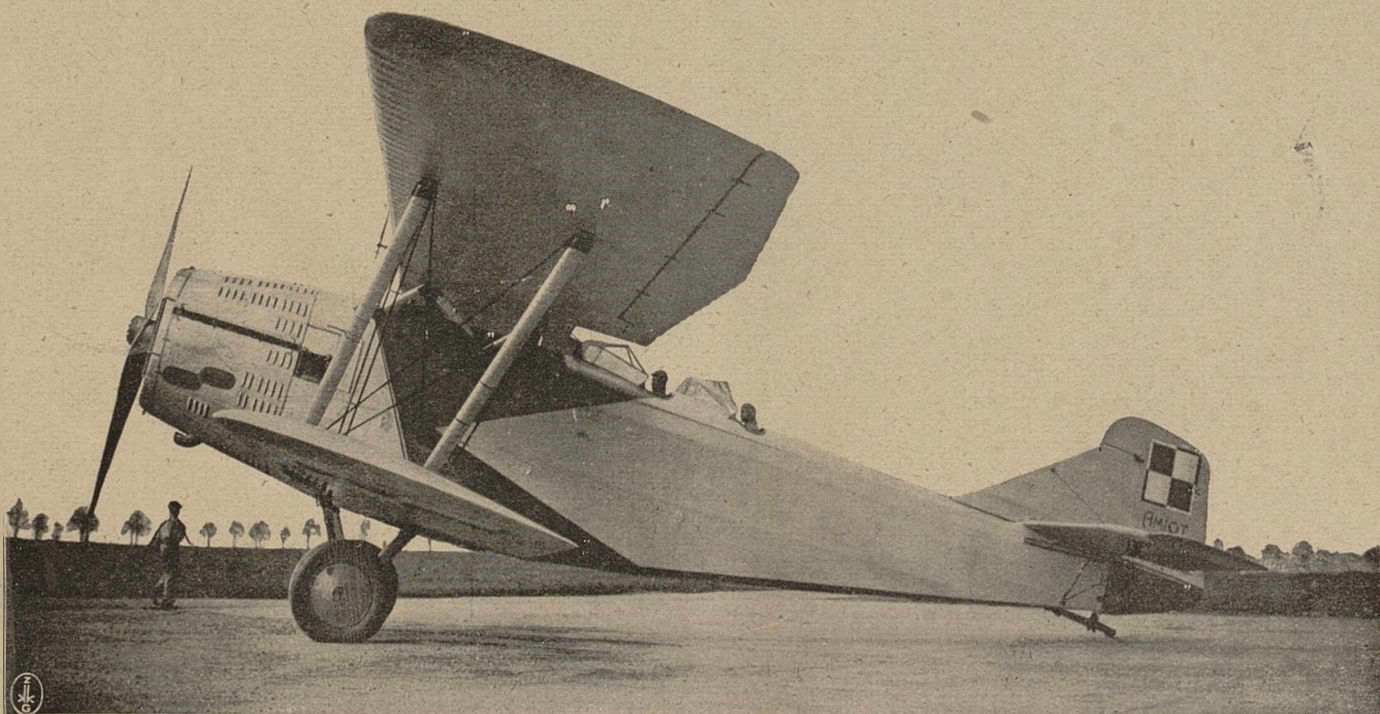
LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Nr. 6 (57) WARSZAWA, CZERWIEC 1928 Rok VI

PRZED POLSKIM LOTEM ATLANTYCKIM



Samolot Amiot S. E. C. M. 120, z siln. Lorraine-Dietrich 650 MK, na którym majorowie Idzikowski i Kubala zamierzają przebyć Atlantyk.

Wrażenia z wizyty w Słupsku

Szczęśliwym zbiegiem okoliczności znalazłem się w końcu kwietnia b. r. w Gdańsku i mogłem stamtąd pozwolić sobie na specjalną wycieczkę do Słupska — celem obejrzenia słynnej „Italji" generała Nobilego, udającej się na wyprawę do Bieguna Północnego.*)

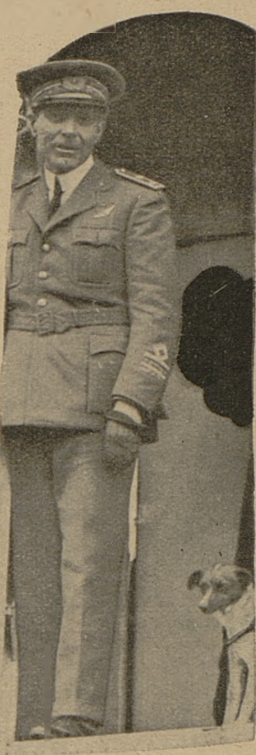
Los sprzyjał mi tak dalece, że odbywam wycieczkę na Pomorze Pruskie nie koleją, lecz samochodem w piękny dzień majowy. Wytworna limuzyna „Buick" mknie, z przeciętną szybkością 80 km. na godzinę, z Gdańska, prawie w prostej linji na Zachód. Mijamy szybko granicę polsko-gdańską, potem kierujemy się na Kartuzy, poprzez uroczą „Kaszubską Szwajcarję", ku granicom Rzeszy. Przekraczamy je w Gowidłowie, po trwających prawie godzinę (dla osób z paszportami dyplomatycznemi!) formalnościach ze strony polskiej, a potem pruskiej, policji i celników. Przebiegamy następnie równiny Pruskiego Pomorza, odwiecznej ziemicy słowiańskiej, wydartej naszemu plemieniu i zniemczonej już doszczętnie. Odrazu zauważa się, niestety, różnicę w stanie szos — po stronie pruskiej są w lepszym stanie i widać wszędzie zabiegi i prace ku naprawie i utrzymaniu ich w niezwykłym porządku, czego nie zauważamy w powiecie Kartuskim. Ta część Pomorza Pruskiego różni się topograficznie od rejonu Kartuz: niema tu pasm wzgórzy i wielu malowniczych jeziorek pomiędzy niemi, wszędzie równe, pokryte pięknie utrzymanemi lasami mieszanemi, zielone pola. Zwraca na siebie uwagę obecność w lasach zwierzyny: kilkakrotnie zające i nawet sarny przebiegają nam drogę. Ruch po doskonałych szosach jednak bardzo mały i nic w tem dziwnego, bo to przecież nieco „zapadły" kąt Niemiec, zdala od ważniejszych ośrodków życia Rzeszy. Wybitnie więc dobry stan szos w tej połaci kraju, o dość rzadko rozsianych osiedlach, mimowoli nasuwa refleksje, iż nietylko w celach czysto gospodarczych i kulturalnych dba tu tak rząd pruski o drogi, ale zapewne nie jest to bez wpływu pewnych koncepcyj natury czysto militarnej.

Wiedzieliśmy już w Gdańsku, że sterowiec „Italja" znajduje się nie w samym Słupsku (dawnem gnieździe jednej z gałęzi pomorskich książąt udzielnych, ongiś hołdowników Krzywoustego), lecz nieco bliżej, w dawnym porcie sterowcowym niemieckim w miejscowości zwanej Iseritz (zapewne dawne słowiańskie „Jezierzec" lub coś podobnego, nazwa pochodna niewątpliwie od słowa „jezioro"), o 5 km na północny wschód od Słupska.

Zbaczamy więc z głównej szosy i kierujemy się po bocznej, węższej, wzdłuż lasku, poza którym okazuje się naszym oczom oczekiwane Iseritz.

Widzimy zdala już masywną budowlę szopy sterowcowej, otoczoną, w pewnej odległości odeń, grupą zabudowań mieszkalnych i gospodarczych z jednej strony, a grupą małych gajów, rozrzuconych po polach — z drugiej (gaje te są niewątpliwie celowo rozłożone na terenie, dla osłony szopy sterowcowej przed wiatrami przy ziemi).

Oczywiście, wszystkie budowle są w najzupełniejszym porządku, bo „rozbrojeni", pozbawieni teoretycznie lotnictwa wojskowego, Niemcy dbają wielce o to wszystko, co ma związek z ewentualnem wykorzystaniem lotnictwa dla celów wojskowych. W tym też niewątpliwie sensie dbają oni i o dawny port sterowcowy Iseritz, teraz tak bliski polskich rubieży (ok. 50 km.), a jeszcze bliższy Bałtyku (20 km.).



Gen. Nobile.

Sama szopa sterowcowa, budowy przedwojennej (z r. 1912), jest typu naogół zupełnie zbliżonego do tej, mniejszej jednak znacznie, którą posiadamy w spuściźnie po zaborcy w Toruniu (służy za port dla naszego bataljonu balonowego). Jest to dawna szopa sterowca „Zeppelina", długości ok. 180 m; z rozsuwalnemi wrotami z eternitowej, niepalnej masy, z centralnem ogrzewaniem, o murowanych u podstawy podłużnych ścianach bocznych; zresztą żelazne rusztowanie wewnętrzne kryte deskami i papą; o oknach z żółtego chromowego szkła (dla ochrony gumowanych powłok balonów przed działaniem promieni ultra-fioletowych).

Zbliżamy się do tej szopy. Zdala już spostrzegamy w pobliżu niej kilku „feldgrau" żołnierzy niemieckich i w ciemnym mundurze i okrągłej, angielskiej czapce ze złotemi galonami balonowca-porucznika włoskiego z załogi „Italji".

Zajeżdżamy pod szopę, wysiadamy z samochodu i zauważamy napis, że zwiedzanie sterowca jest dozwolone dla publiczności codziennie, tylko w godzinach 13—18. Jest g. 16-ta, a więc przybywamy w dobrym czasie. Przed szopą stoją już 2 samochody.

Wchodzimy, przez małe boczne drzwi, do szopy i oczom naszym ukazuje się odrazu w całej swej okazałości, głośny już w całym świecie, włoski balon sterowy „Italia".

Pierwsze wrażenie, jakie robi on na nas, wyraża się w tem, iż nie wydaje się tak duży, jak sądziliśmy, na podstawie wiadomości z prasy codziennej. W dużej szopie, bądź co bądź dość imponujące rozmiary „Italji", znacznie jakgdyby maleją. Wpływa też na to niewątpliwie stosunkowo bardzo znaczna średnica (a raczej wysokość) kadłuba sterowca, gdyż przy długości *106 m.*, wynosi ta średnica (wysokość) aż około *38 m.* Od pierwszego także rzutu oka mile uderza je sympatyczny kolor powłoki balonu; nie jest to ani

*) Fotografję „Italji" daliśmy w poprzednim numerze. (Red).

rażąco żółty, jakiś „niezdrowy" kolor francuskich balonów, ani też klasyczne „chaki", lecz łagodna błękitno-popielata barwa, o subtelnym jakimś odcieniu.

Szkoda, ze względów estetycznych, iż nie cały sterowiec jest utrzymany w tym samym kolorze, bo dolna jego część (usztywniony *kil*) jest innej barwy, szarawo-zielonkawej.

W szopie spostrzegamy sporo ludzi. Poza niewielką grupką zwiedzających (wraz z nami coś około 10 osób), kilkunastu wojskowych niemieckich, w mundurach oficerów i podoficerów Reichswehry, z oznakami piechoty jako rodzaju broni, ale na kilku piersiach widzę znane mi niemieckie wojskowe znaki lotnicze, poza tem paru policjantów „Schupo" i kilku ludzi z załogi włoskiej, przybyłej tu częściowo lotem na „Italji", częściowo koleją.

Chcąc dokładnie obejrzeć sterowiec, szukamy kontaktu osobistego z Włochami. Następuje zawiązanie rozmowy, najpierw z podoficerem-mechanikiem, wyglądającym z gondoli sterowca, a potem z inżynierem-nawigatorem. Dzięki jego uprzejmości możemy wejść do wnętrza sterowca. Oprowadza nas najpierw inny mechanik cywilny, a potem udziela wyjaśnień wyżej wymieniony inżynier.

Samego gen. Nobilego i większej części załogi i personelu pomocniczego niema na miejscu, są na odpoczynku w Słupsku, w oczekiwaniu lotu.

Inżynier-nawigator informuje nas, że wysłany naprzód okręt „C i t t a d i M i l a n o" nie osiągnął jeszcze (było to 2 maja po południu) Szpicbergu i że wobec nagłej śmierci radjotelegrafisty tamtejszej stacji w Kingsbay, od pewnego czasu, z braku innego specjalisty, niema żadnych radjodepesz ze Szpicbergu o stanie tam pogody. „Citta di Milano" ma lada chwila dobić do Szpicbergu i wtedy dopiero gen. Nobile wyruszy dalej, do następnego etapu swej podróży, V a d s o e na Nordkapie, w północnej Norwegji, gdzie jest już ustawiony maszt kotwiczny dla sterowca

Oglądamy sam sterowiec. Ma on, przy podanych powyżej wymiarach zasadniczych, pojemność 18.500 m³ gazu nośnego (wodoru), co daje teoretycznie ok. 20 ton siły podnośnej. „Ciężar martwy" natomiast całego statku powietrznego ma nie dochodzić do 10 ton (przy kompletnem wyposażeniu do lotu na Biegun), jest więc „Italja" bardzo „lekkim" sterowcem, o wielkich możliwościach lotu.

Konstrukcyjnie obecna „Italja" ma bardzo niewiele różnić się od swego poprzednika, sterowca „Norge", również budowy Nobilego, na którym odbył on, wraz z Amundsenem, w r. 1926 przelot nad Biegunem, z Kingsbay na Szpicbergu do Nome na Alasce.

System budowy „Italji" jest p ó ł s z t y w n y, klasyczny typ włoski, ich swoista specjalność, tak jak specjalnością francuską są luźne (miękkie) sterowce, a sztywne olbrzymy są wytworem niemieckim (Zeppelina).

„P ó ł s z t y w n o ś ć" „Italji" polega na tem, że ma ona usztywnioną rusztowaniem z rurek stalowych— część dolną, tak zw. z morska „k i l", do którego wąskim sztywnym pomostem jest dołączone usztywnienie samego d z i o b a kadłuba (części wystawionej na maksymalne ciśnienia aerodynamiczne).

W sztywnym kilu kadłuba sterowca, wzdłuż jego całej długości, mamy korytarz o przekroju zbliżonym do trójkąta, który komunikuje się bezpośrednio z główną gondolą. Gondola ta znajduje się w przedniej części balonu i mieści w sobie „mózg" kierownictwa całym sterowcem: urządzenia kierunkowe i nawigacyjne, oraz pomocnicze przyrządy. Na samym przodzie wnętrza gondoli widzimy koło steru kierunkowego, na prawo odeń drugie koło steru wysokościowego, nad którem umieszczono zespół manometrów i termometrów. Rzuca się w oczy, ponad temi kierownicami, na przodzie obrazek Madonny z Sieny i obok niego, poniżej „maskotki" na szczęście: pluszowy „śmiejący się" i figlarnie spoglądający piesek i podobna małpka. Na ścianach wewnętrznych gondoli nie brak również innych obrazków świętych, medalików, maskotek, a także i portretu „duce" Mussoliniego, osobistego przyjaciela gen. Nobilego.

W dalszym ciągu zauważamy w kabinie kompasy, normalnego typu morskiego (spirytusowe), specjalnie „kompensowane" magnetycznie (ze względu na biegun magnetyczny, dość bliski Północnego) oraz k o m p a s s ł o n e c z n y; radjostację, działającą podobno wybornie (sterowiec był bez żadnej przerwy w stałej łączności z Rzymem), wiatromierze i wiele innych dodatkowych przyrządów nawigacyjnych i pomiarowych, oraz małą kuchenkę elektryczną.

Z gondoli, ku r u f i e (tylnej części) sterowca, mała drabinka prowadzi do wyżej wspomnianego korytarza podłużnego, w którym rozmieszczono różne dodatkowe przedmioty wyposażenia balonu: hamaki dla załogi, 2 gumowe (pneumatyczne) łodzie składane, zapasy żywnościowe i odzieżowe; w tymże korytarzu znajdują się zbiorniki z benzyną i smarami.

Ze względu na oszczędność obciążenia niema żadnego komfortu i nawet dość minimalnych wygód dla załogi; sądzę więc, że dłuższy pobyt na sterowcu, w lodowatym klimacie arktycznym, będzie ciężką próbą wytrzymałości fizycznej i ducha jego załogi.

„Sufit" wymienionego korytarza stanowi dolna część b a l o n e t u (woru powietrznego) sterowca. Jako półsztywny typ, „Italja" musi mieć ten balonet, o pojemności do 4.500 m³. Nad balonetem znajduje się dopiero właściwy g a z o c h r o n, oddzielony od balonetu przeponą z tkaniny. Gazochron ten jest podzielony na 10 komór, zapomocą 8 wewnętrznych przepon z tkaniny; środkowe, największe komory mają połączenia wewnętrzne, niewielkie „okna" w rozgradzających je przeponach; końcowe zaś komory są zupełnie izolowane od sąsiednich.

Urządzenie samych sterów (kierunkowych i wysokości) nie przedstawia nic specjalnego, toż samo o s p r z ę t sterowca, t. j. l i n y m a n e w r o w e zewnętrzne.

Napęd sterowca stanowią 3 silniki po 220—250 MK., typu lotniczego, wytwórni „Anzani". Każdy silnik uruchamia 1 śmigło i znajduje się w osobnej, małej gondoli, z których jedna jest sztywnie podwieszona do korytarza—kilu pod rufą balonu, na jednej osi z główną gondolą przednią, 2 zaś boczne podwieszone mniej więcej w połowie kadłuba balonu, symetrycznie po obu jego bokach, nieco wyżej. Do wszystkich 3 gondoli jest dostęp z korytarza kilowego, przez specjalne wąskie mostki. Małe gondole silnikowe mają kształt zbliżony do wrzecionowatego, o większej średnicy od przodu. Napęd jest typu popychającego, bo wszystkie śmigła są zwrócone ku rufie.

Specjalnie interesujemy się problematem lądowania „Italji" na Biegunie, bez żadnej, oczywiście, pomocy obsługi manewrowej na ziemi. Jest to jedno

z najtrudniejszych, „najdelikatniejszych" zagadnień kierowania sterowcami.

Inżynier-nawigator objaśnia nam, że gen. Nobile rzeczywiście postanowił lądować na Biegunie i w tym celu zamierza korzystać ze specjalnych kotwic i wleczek, przyczem będzie dążył do lądowania w przerwie wodnej wśród wiecznych lodów, obok nich. Takie „okna" są podobno dość liczne nawet w rejonie Bieguna. Wrazie lądowania, a raczej „wodowania" w ten sposób, będą użyte specjalne „kotwice wodne", t.j. stożkowate wory, z tkaniny nieprzemakalnej, na linach, które, wyrzucone ze sterowca z małej wysokości (ok. 100 m.), po wypełnieniu się wodą będą go ciągnąć w dół i „trzymać" jakgdyby na uwięzi nisko nad powierzchnią wody, co umożliwi opuszczenie się części załogi po specjalnych drabinkach i w specjalnych „koszach", poczem będą wykorzystane wyżej wymienione pneumatyczne łodzie składane. Pomocniczą rolę przy wyżej opisanych kotwicach wodnych odegra specjalnie urządzona wleczka, pomysłu gen. Nobilego. Ta sama wleczka będzie głównym środkiem do lądowania w tym wypadku, gdyby musiało ono odbyć się nie na wodę, lecz na twardą powierzchnię lodu.

Wleczka Nobilego ma składać się z kul ołowianych (średnicy ok. 15 cm.), nanizanych na linkę długości około 100 m; będąc stosunkowo bardzo ciężką, wleczka ta, przez tarcie o powierzchnię lodu, wpłynie poważnie na hamowanie ruchów sterowca przy lądowaniu i ma je wielce ułatwiać. W razie wodowania, wleczka nie będzie całkowicie z kul ołowianych, lecz zostanie zestawiona częściowo z kul ołowianych, a częściowo z kauczukowych, pustych wewnątrz. Taki system nie będzie tonął w wodzie i utrzyma się na jej powierzchni, odgrywając też rolę wleczki, jakgdyby na lądzie. Zresztą lądowanie będzie oparte na dynamicznem (silnikami) „przyciskaniu" sterowca ku ziemi oraz wypuszczaniu części wodoru i wypełnieniu balonetu powietrzem (aby balon zrobić „ciężkim").

Lot powrotny ma umożliwić porzucenie dużej części wyekwipowania („odbalastowanie" balonu), np. wleczki, łodzi, części zbędnych już przyrządów i t. d., oraz wyrzucenie posiadanego od początku zapasu balastu (piasek, a nie woda, ze względu na mrozy).

Inżynier-nawigator obiecuje sobie zupełne powodzenie w lądowaniu na Biegunie i odlocie stamtąd i upewniał nas, że próby z wyżej opisaną wleczką, dokonane na jeziorach w pobliżu Rzymu wypadły wybornie, toż samo było z odlotem.

Po gruntownem zaznajomieniu się z balonem i obejrzeniu wszystkich jego części żywotnych, wychodzimy znowu z głównej gondoli do szopy. Zauważamy na gondoli z obu stron znaki faszystowskie i oglądamy jeszcze znajdujący się pod nią tłumik lądowania, typu jak na „Zeppelinach" (wór skórzany, napełniony ścieśnionem powietrzem).

Musimy pożegnać się z uczynnym inżynierem, bo jest już g. 18, a szosy graniczne, na posterunkach kontrolnych, polskich i niemieckich, są zamykane nieodwołalnie o g. 19-ej (niezwykle wcześnie, gdyż obowiązuje to nawet latem i jest bardzo dotkliwem niewątpliwie ograniczeniem dla sportowego ruchu samochodowego).

Na dworze przejmuje nas ostry wiatr, bardzo silny i chłodny, wiejący z północnegowschodu. Odprowadzający nas włoski inżynier mówi, że nie jest jeszcze pewny dnia i chwili odlotu, ale może to nastąpić bardzo prędko, bo zależy jedynie od radjodepesz, które otrzyma gen. Nobile, albowiem sterowiec jest już zupełnie gotów do lotu.

Mkniemy pośpiesznie samochodem z Iseritz, teraz ku Polsce, inną nieco drogą, bo przez Lauenburg (ongiś polski Lębork, enklawa pierwszej Rzplitej, należąca do niej aż do traktatu welowsko-bydgoskiego z elektorem brandenburskim), w kierunku Wejherowa i po zwykłych „przejściach" granicznych jesteśmy wieczorem znowu w Gdańsku.

A w kilkanaście godzin po naszym pobycie w Iseritz, bo 3 maja o g. 3 z minutami rano, gen. Nobile wyleciał ze Słupska na „Italji", kierując się na Sztokholm do Vadsoë, które pomyślnie osiągnął w dzień później i skąd już doleciał do Kingsbay — na Szpicbergu, gdzie narazie — według wieści prasowych — uwięziły go lodowate burze śniegowe i wielkie mrozy.

Mr.

W związku z Dniem Wojewódzkim L. O. P. P. na Śląsku część niniejszego numeru poświęcamy sprawom śląskiej L.O.P.P. Na część tę składają się artykuły p. prezesa Dobrzyckiego i Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P., sprawozdania tegoż Komitetu oraz Śląskiego Komitetu Kolejowego L.O.P.P., wreszcie liczne fotografje lotniska w Katowicach.

REDAKCJA.

FELIKS BOŁSUNOWSKI

Najbliższe horyzonty wielkich wodnopłatowców

Pionier lotnictwa morskiego w dziedzinie konstrukcji metalowej, angielski inżynier Oswald Short, którego konstrukcji wodnopłatowce odniosły tak znakomity sukces w zawodach ubiegłego roku o puhar Schneidera, a obecnie znów zwracają uwagę całego świata (najnowsze modele — „Singapore" i „Calcutta" *), w marcowym numerze angielskiego pisma „Airways", omawia nowe horyzonty wielkich wodnopłatowców pasażerskich i możliwość ich zastosowania podczas wojny.

Autor podkreśla, że w poprzednich latach konstruktorzy zwracali większą uwagę na płatowce, a wodnopłatowce były stosunkowo zaniedbane. Przypuszczano, że wodnopłatowce, szczególnie wielkie, wobec dużych stosunkowo rozmiarów łodzi kadłubowych i pływaków, nie dorównają płatowcom. Sądzono, że spowoduje to znaczne zwiększenie czołowego oporu całości. Jednakże przypuszczenia te okazały się mylne, ponieważ dzięki studjom w tym kierunku u ostatnich modeli wielkich wodnopłatowców czołowy opór bardzo znacznie zmniejszono.

Obecnie są w użyciu wodnopłatowce, które nawet przewyższają płatowce o tej samej ilości MK i ciężarze. Z tego powodu rządy państw, zainteresowanych w utrzymaniu przewagi na morzach, zwracają coraz to większą uwagę na rozwój wodnopłatowców i ich udoskonalenie.

Wartość wodnopłatowców staje się tem więcej zrozumiałą, gdy przeprowadzimy szereg porównań. W dziedzinie komunikacji handlowej i pasażerskiej wielkie wodnopłatowce w porównaniu z żeglugą morską mają tę zaletę, że, osiągając tak wielce różniącą się szybkość, umożliwiają nawiązywanie komunikacji nietylko z wybrzeżem, jak to ma miejsce u statków oceanicznych, lecz mogą bez przeszkód łączyć i punkty w głębi lądów, lądując w portach rzecznych, na jeziorach, sztucznych basenach, a nawet i na samym terenie (amfibje). Ogromną wartość mają też wielkie wodnopłatowce z tego względu, że dają się bardzo łatwo przekształcać dla celów wojskowych np. na bombardujące, transportowe, wywiadowcze i t. p., podczas gdy przeróbka w tym celu statków morskich jest bardzo trudna, kosztowna i może mieć zastosowanie tylko dla pewnych, bardzo ograniczonych pomocniczych działów.

Gdy wojskowa flota morska z natury rzeczy ogranicza swe działanie do wód oceanów i mórz, dla wodnopłatowców taka granica nie istnieje; mogą one działać równie swobodnie i w głębi kontynentu. Należy też przyjąć pod uwagę, że w czasie wojny działanie nieprzyjacielskiej floty morskiej daje się w wielu wypadkach i o wiele łatwiej ograniczyć, a nawet i umiejscowić, gdy ograniczenie pola działania lotnictwa jest zadaniem bardzo trudnem. Lotnictwo nie jest zależne od terenu, nie ma wytknię-

*) Wodnopłatowiec — amfibja „Calcutta", całkowicie wykonany z metalu (duraluminjum i częściowo stal). Przeznaczony do przewożenia 15 pasażerów. Załogę stanowi: pilot, nawigator i steward. Łódź kadłubowa posiada kształty umożliwiające nietylko łatwość wzlotu i lądowania, lecz i — w razie potrzeby— dłuższego utrzymania się na powierzchni wody. Wówczas „Calcutta" może się posuwać — płynąć, jako ślizgowiec, z szybkością do 85 km godz.

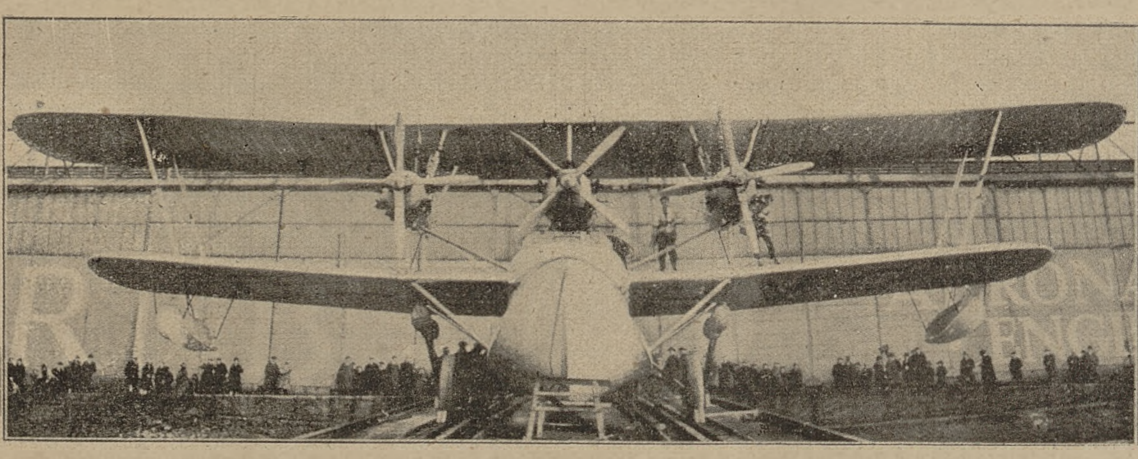
Na dziobie znajduje się uchwyt do holowania, lub wciągania na pokład statku. Miejsca pilota i nawigatora znajdują się w odkrytym przedziale, połączonym drzwiczkami z przedziałem radio-stacji, a następnie i kabiną pasażerską, w której znajduje się 15 wygodnych foteli, ustawionych w 3 rzędy, z przejściami umożliwiającemi pasażerom i załodze statku zachowanie swobody ruchu w czasie lotu. Ściany, sufit i podłoga kabiny pasażerskiej są obite grubym wojłokiem w celu tłumienia huku silników i śmig, a z obu stron burty znajdują się duże owalne okna, jak w statkach morskich, łatwo otwierające się, na specjalnych zawiasach. Kabina posiada instalację elektryczną, tak do oświetlania, jak i wentylacji (z baterji umieszczonej z lewej strony burty, za pilotem). W tylnej części kabiny, u prawej burty, znajduje się tualeta i umywalnia. U lewej burty—malutka kuchenka, opalana paliwem płynnem i bar obsługiwany przez stewarda. Wejście do kabiny znajduje się u lewej burty, na przodzie, zaraz za przedziałem pilota.

Tylna część kadłuba, za kabiną pasażerską, posiada przedział dla bagażu pasażerów lub handlowego ładunku.

Napęd: trzy silniki „Bristol-Jupiter" po 420 MK, co stanowi 1260 MK. Zbiorniki materjałów pędnych i smarów znajdują się w górnym płacie (system opadowy), a oprócz tego każdy silnik posiada też własny zbiornik, umieszczony za silnikiem.

Godnem uwagi jest wiązanie szkieletu kadłuba-łodzi, rozmieszczenie linek od sterów itp. szczegóły, uwidocznione na rysunku. Ster kierunkowy (wraz ze statecznikiem 3,87 m × 1,64 m) uruchamia się dodatkowym małym sterem, umieszczonym w tyle za kierunkowym sterem głównym.

Długość dwupłatowego wodnopłatowca „Calcutta" — 19,8 m.; rozpiętość 28,2 m. Szybkość 195 km/godz., promień działania 875 km. Ciężar całkowity 8920 kg, ciężar użyteczny 1610 kg.

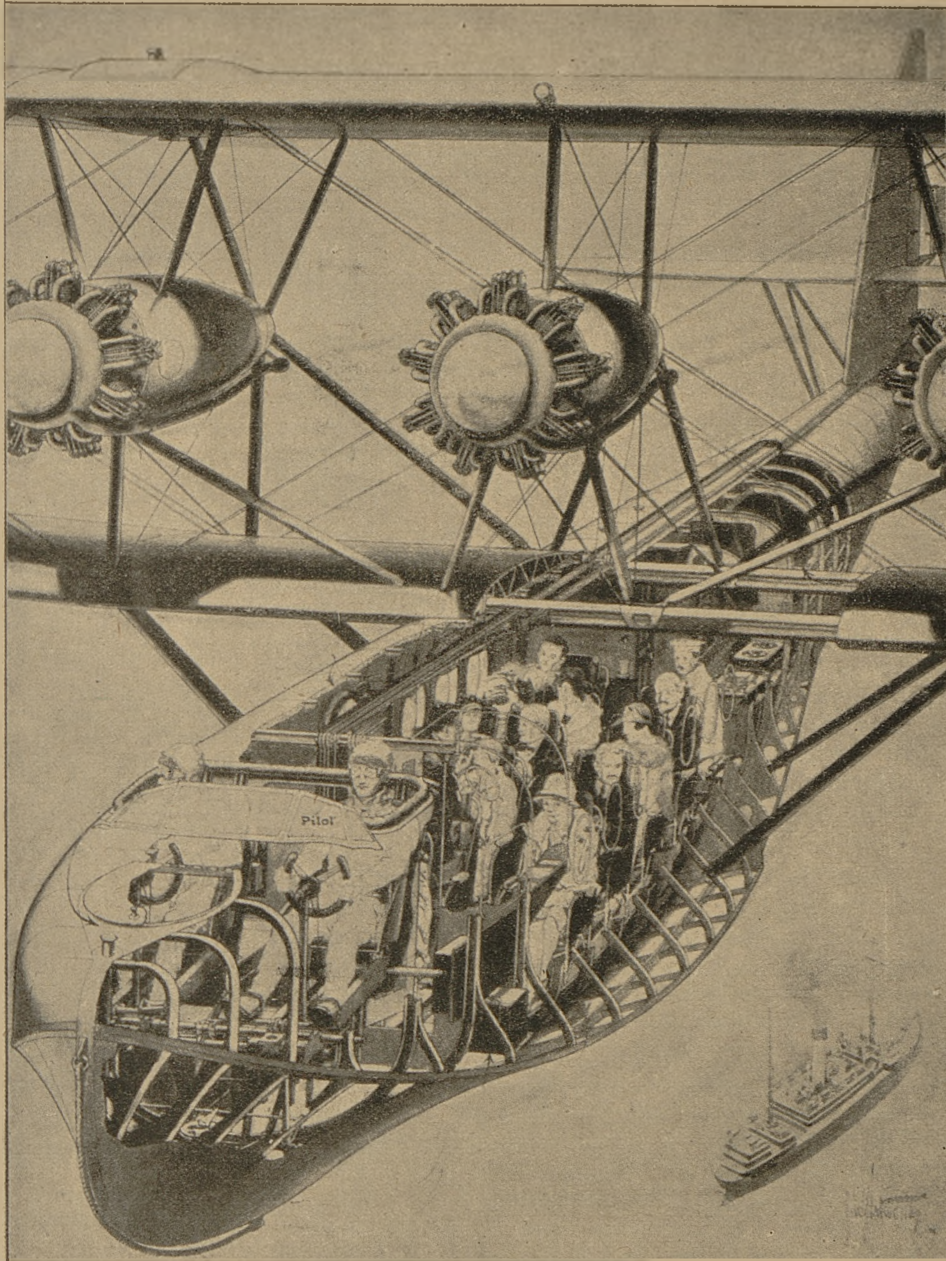


Angielski metalowy wodnopłatowiec (amfibja) „Calcutta" z 3 silnikami „Bristol-Jupiter" po 420 MK.

tych szlaków w przestworzach, nie można do niego stosować tych wszystkich pułapek i przeszkód, jakie ograniczają działanie floty morskiej; jedynie można mu przeciwstawić własne silne lotnictwo.

W akcji wywiadowczej i niszczycielskiej wielkie wodnopłatowce, w porównaniu z flotą morską, są przytem o wiele ekonomiczniejsze i skuteczniejsze. Autor przypomina pewne okresy z wojny światowej, gdy 75 % potężnej floty angielskiej przez dłuższy czas było zajęte poszukiwaniem zaledwie trzech wojskowych statków niemieckich, grasujących wówczas na oceanach i podstępnie niszczących wszelkie napotkane nawet neutralne statki handlowe. Zadanie to wypełniłyby o wiele szybciej i taniej wielkie łodzie latające, choćby z tego względu, że mogą one dokonywać dalekich wywiadów w głębi ukrytych portów rzecznych, do których dostęp dla floty angielskiej był niemożliwy.

Oczywiście, nie może jeszcze być mowy o zupełnem zastąpieniu przez wodnopłatowce wojskowej floty morskiej; mogą one obecnie tylko uzupełniać jej działalność.



Szkic przekroju wnętrza kabiny metalowego wodnopłatowca (amfibji) „Calcutta".

Można przewidzieć, że w najbliższym czasie, wobec tak szybko odbywającego się udoskonalenia konstrukcji wodnopłatowców, flota morska zejdzie stopniowo do roli pomocniczej, a mianowicie — jako ruchome porty oparcia i zaoparzenia dla lotnictwa morskiego. W przewidywaniu coraz to zwiększających się horyzontów dla wielkich wodnopłatowców, latających krążowników i torpedowców, w niektórych państwach już obecnie przystąpiono do odpowiedniego treningu personelu lotniczego i dowodzącego, starając się przygotować wyższe dowództwa tak floty, jak i lotnictwa, do współdziałania na wypadek wojny. Co do wyboru typu wodnopłatowców, opinje są jeszcze dotąd podzielone, jednakże współczesne typy wielkich wodnopłatowców są na ogół zbliżone, a odmienność ich polega na szczegółach konstrukcyjnych.

Podając spostrzeżenia p. inżyniera Shorta, nie możemy pominąć milczeniem, że te tak słuszne uwagi powinny i nas zainteresować w wysokim stopniu, z uwagi na to, że obrona sfery wybrzeży może być dokonana tak ekonomicznie i skutecznie, nie ograniczając jednocześnie swej strefy działania tylko na wodzie.

Łatwość przekształcenia handlowego lotnictwa w razie potrzeby dla celów wojskowych, powinna też być wzięta pod uwagę, tem bardziej, że ponoszenie tak znacznych kosztów utrzymania nieprodukcyjnych podczas pokoju wojskowych statków morskich, wobec szybko następującej ewolucji techniki lotniczej, może się okazać w wielu wypadkach, ze względów konstrukcyjnych, bezcelowem.

O polityce wielkich raidów lotniczych

Interesującym i aktualnym tym artykułem rozpoczynamy nowy dział „Lotu Polskiego", poświęcony naszej polityce lotniczej, a więc zagadnieniu niesłychanie doniosłemu i wymagającemu wszechstronnego oświetlenia.

Tegoroczny sezon raidów lotniczych został wspaniale rozpoczęty. Mamy dopiero miesiąc maj, czyli początek właściwego sezonu lotniczego, a już notujemy cały szereg raidów lotniczych, których świetne rezultaty zdystansowały wyczyny osiągnięte w latach poprzednich.

Podkreślmy przedewszystkiem niemający dołąd w tej kategorji sobie równego wspaniały lot Berta Hinklera, który w ciągu 16 dni (7—22 luty) odbył sam jeden na małej awionetce (Avro „Avian" z silnikiem „Cirrus" 30/80 KM) lot z Anglji do Australji, ogólnej długości około 17.300 klm.

W roku obecnym przypadł tym razem Anglikom, kpt. Hinchliffe'owi i jego towarzyszce Miss Mackay, tragiczny dla załogi honor zaatakowania w dniu 14 marca Atlantyku w kierunku niesprzyjającym przelotowi — z zachodu na wschód. Nie zdążyły się jeszcze zamknąć fale nad parą śmiałków, którzy zabrali z sobą tajemnicę swej śmierci—podobnie jak w roku ubiegłym stało się to z Nungesser'em i Coli'm — gdy, niezrażeni losem swych poprzedników, Irlandczyk mjr. Fitzmaurice i dwaj Niemcy kpt. Koehl i bar. von Huenefeld przelatują w dn. 12—13 kwietnia z Europy do Ameryki przestrzeń około 3.600 klm., zdobywając po raz pierwszy Atlantyk w tym kierunku.

Miesiąc kwiecień przynosi nam również trzy wspaniałe raidy. Pierwszy Gerardot'a i Cornillon'a, którzy w czasie od dn. 3 do 7 tego m-ca, kierując się zapomocą radiogoniometrji, wykonali świetny lot okrężny: Paryż — Colomb Bechar — Timbouctou — Bamako — Dakar — Casablanca — Paryż, ogólnej długości 10.100 klm w czasie lotu efektywnego 68 godz. 5 min.

Drugim zkolei był raid, a właściwie zakończenie wspaniałej odyssei powietrznej Costes'a i Le Brix'a, którzy brawurowym finish'em uwieńczyli swój gigantyczny raid po obu półkulach, przelatując w czasie od 8-go do 14 kwietnia na swym płatowcu „Nungesser-Coli" (Breguet 19 z silnikiem Hispano-Suiza 600 KM) w ciągu 6 dni przestrzeń Tokio—Paryż, czyli przeszło 16 tys. klm., lecąc następującemi etapami: Tokio — Hanoi — Kalkuta — Karachi — Bassorah — Aleppo — Ateny — Paryż.

Trzecim z rzędu w tym miesiącu, nie mniej świetnym od raidów poprzednich, był raid kpt. Wilkins'a i por. Eielsone'a, którzy w dn. 15—16 kwietnia przelecieli w ciągu 20 g. 20 m. przestrzeń 3.500 klm. między Alaską a Szpicbergiem, łącząc po raz pierwszy Amerykę z Europą drogą przez polarne kraje arktyczne.

Świetne wyniki powyższe galwanizują międzynarodową prasę codzienną; omawia je również nasza prasa, której pewne odłamy bądź poruszają, częstokroć w sposób alarmujący, opinję publiczną, sprawę konieczności urządzania za wszelką cenę raidów lotniczych, bądź też wypowiadają się przeciwko nim.

Ponieważ artykuły te zazwyczaj nie wychodzą poza ramy fejletonowo-dziennikarskiego ujmowania sprawy, zamiarem naszym jest oświetlić wszechstronnie kwestję raidów i tej polityki, jaka, zdaniem naszem, winna być odnośnie do raidów stosowana.

Na wstępie pragniemy zaznaczyć, że sprawę właściwego ujęcia polityki raidowej należy zaliczyć w ogólnej polityce lotniczej do szeregu zadań najtrudniejszych, wymaga ona bowiem przy jej omawianiu, poza koniecznością posiadania odpowiednich wiadomości teoretycznych i praktycznych z dziedziny lotnictwa, nadewszystko możliwie ostrożnego i wszechstronnego oświetlenia tego zagadnienia.

Takie tylko poważne ustosunkowanie się prasy do tych zagadnień winno być brane pod uwagę przez czynniki decydujące w sprawach naszej polityki lotniczej.

Przedewszystkiem zadajmy sobie pytanie, co należy rozumieć przez pojęcie „raid lotniczy" — w szerszem a istotnem tego słowa znaczeniu.

Otóż w znaczeniu tem „raid lotniczy" jest jakby syntezą wysiłku lotniczego danego narodu, skierowanego na przebycie największej przestrzeni powietrznej w najkrótszym czasie, jednym ciągiem lub etapami.

Powodzenie każdego raidu zależy od:

a) kwalifikacyj osobisto - sportowych, oraz wiadomości lotniczych i technicznych personelu (tężyzna fizyczna i nerwowa, wola i energja, walory techniczno-lotnicze),

b) wartości technicznej materjału lotniczego (silnik, płatowiec, wszystkie akcesorja),

c) dokładności i sumienności przygotowania organizacyjnej strony raidu, wraz z jaknajszerszem przewidzeniem wszelkich możliwości i trudności, które mogą się wyłonić w czasie raid'u *)

Przystępując obecnie do analizowania zagadnienia sprawy raid'ów, na wstępie pragniemy zaznaczyć, że raid'y w państwach młodych, w których „zmysł powietrza" nie został jeszcze należycie wyrobiony, mają duże moralne znaczenie propagandowe— podniecają bowiem ambicję narodową, stwarzając tem samem zamiłowanie szerokich mas społeczeństwa do lotnictwa. Pod tym kątem „propagandy" wewnętrznej i zewnętrznej są rozpatrywane i oceniane zazwyczaj u nas wszystkie raid'y. Aby jednak ocenić należycie słuszność powyższego ujęcia sprawy, należy poddać szczegółowej analizie sprawę raid'ów lotniczych.

Nie ujmując bynajmniej zalet i zasług indywidualnych poszczególnym lotnikom, którzy dokonali raidów o światowym rozgłosie, stwierdzamy stanowczo, że o skali powodzenia każdego raidu decydują przedewszystkiem zalety i wartość techniczna materjału lotniczego, użytego do raidu. Jak dotąd, szczególnie u nas, rola i bezwzględna ważność materjału lotniczego w raidach nie jest należycie doceniana przez opinję publiczną, — znajduje ona jedynie zrozumienie wśród nielicznych jednostek fachowców lotniczych.

Wynikiem bezpośrednim takiego postawienia sprawy jest, że w razie szczęśliwego udania się raid'u o wielkiej doniosłości, — ogół powtarza jedynie nazwiska załogi, na którą dzięki temu spadają w głównej mierze splendor i chwała odbytego raidu — mniej zaś, albo prawie wcale nie mówi się w szerokich kołach społeczeństwa o wartości i roli materjału lotniczego, użytego w danym raid'zie.

Powyższe postawienie sprawy jest błędne i ze względu na istotną wartość i znaczenie materjału lotniczego w lotnictwie wogóle winno być odpowiednio zmodyfikowane i przyjęte przez opinję publiczną.

Na poparcie powyższych twierdzeń pragniemy dodać, że ogólnie wiadome jest, iż zdolności wrodzone do latania są wśród wszystkich narodów mniej więcej równe, nie licząc nieznacznych odchyleń w kierunku dodatnim lub ujemnym u przedstawicieli poszczególnych narodów. Tem też tłumaczy się, że skoro tylko, dzięki ukazaniu się nowego materjału lotniczego o wartości wyższej od dotychczas używanego, został dokonany jakiś raid o wynikach poprzednio nieosiąganych, wyniki te przy użyciu tego samego materjału mogą być powtórzone przez cały szereg lotników różnych narodowości, gdy tymczasem najlepsi nawet lotnicy świata nie są w stanie osiągnąć tych wyników na materjale gorszej jakości.

Jako rezultat powyższego obecnie staje się zrozumiałem, że w razie udania się jakiegoś o światowym rozgłosie raidu, który przyniósł zwycięskim lotnikom olbrzymią sławę, inne państwa nie starają się angażować tych lotników w celu ewentualnego wykorzystania dla dobra swego lotnictwa ich bezsprzecznie wielkich wartości lotniczych, lecz wprowadzają do lotnictwa swego kraju wysokowartościowy materjał lotniczy, który podczas raidu zdał świetnie egzamin ze swej doskonałej sprawności technicznej i na którym lotnicy krajowi będą mogli osiągnąć analogiczne rekordowe wyniki. — Mnóstwo przykładów na potwierdzenie powyższego dostarcza nam kronika raidowa. I tak żadne z państw nie wyrażało chęci zaangażowania np. Pelletier d'Oisy, Lindbergha, Chamberlin'a, Byrda, nie wymieniając całej plejady innych sławnych lotników, lecz ograniczano się jedynie do masowych zakupów, wzgl. wyrobu płatowców (Breguet, Potez, Ryan, Fokker) i silników (Lorraine—Dietrich, Wright), na jakich ci sławni lotnicy odbyli swe raid'y.

Ustaliwszy zasady powyższe, możemy stwierdzić, że polityka wielkich raidów jest prowadzona prawie wyłącznie pod kątem polityki materjału lotniczego, jego ciągłego technicznego doskonalenia w wielkim wyścigu narodów o posiadanie mate-

*) O przygotowaniu technicznej strony dalekich przelotów pisał obszernie płk. Rayski w „Locie Polskim" № 5/26.

rjału lotniczego wyższej wartości technicznej, niż w innych państwach.

Rozumie się, że mowa tu być może jedynie o własnym rodzimym materjale lotniczym, tym głównym probierzu wartości bezwzględnej lotnictwa na rynku międzynarodowym, gdyż wtedy tylko znajduje swe istotne uzasadnienie cały szereg zagadnień, stanowiących czynniki składowe polityki raidowej.

Zasady te są aksjomatami, które należy mieć zawsze i stale na uwadze, gdy się mówi o raid'ach lotniczych. Inne względy polityki raidowej są natury pobocznej, bądź też wynikają wprost z powyższej zasady głównej, jako jej bezpośrednie zastosowania i skutki.

Stojąc na wyżej ustanowionej płaszczyźnie ogólnej, zajmiemy się obecnie rozwinięciem zagadnienia polityki raidowej ze szczegółowem, w miarę możności, uwzględnieniem wszystkich jej przejawów.

Przedewszystkiem podkreślamy, że wykonywanie dowolnych dłuższych przelotów o charakterze propagandowo-sportowym nie stanowi bynajmniej jedynie istoty polityki raid'ów lotniczych, lecz że leży ona całkowicie w płaszczyźnie celów realnych polityki ogólnej poszczególnych państw i narodów. Konieczność urządzania raid'ów winna wypływać przedewszystkiem z zasadniczych podstaw interesów państwa i takie ujęcie tej sprawy nie powinno już nigdzie budzić dzisiaj wątpliwości.

Jeżeli zastanowimy się głębiej nad raidami propagandowo-sportowemi (a więc loty rekordowe w linji prostej bez lądowania, loty etapami w najkrótszym czasie między dwoma miejscowościami, loty transoceaniczne i t. p.), dokonywanemi przez państwa obce, to przekonamy się, że cechą wspólną tych wszystkich raidów, pozornie odbywanych jedynie dla sławy sportowej lotników, jest świadome skojarzenie i wyzyskanie walorów lotniczych i bohaterstwa tych lotników dla celów i potrzeb ich narodów. Każdy z raidów, niezależnie od tego, kto go i dla jakich celów wykonał, ma swoją głęboką rację i uzasadnienie bądź w znaczeniu politycznem, bądź też w znaczeniu gospodarczem. Jest to zupełnie zrozumiałem, gdyż kierownicy polityki lotniczej państw współczesnych doskonale sobie zdali sprawę, że panowanie nad przestworzami wchodzi obecnie w sferę zupełnie realnych celów polityki państwowej i że wyczyny bohaterskich lotników, porywających swą nieustraszoną brawurą opinję publiczną całego świata, torują drogę i otwierają możliwości dla ekspansji politycznej i ekonomicznej danego narodu.

Nadużywany częstokroć dla nieistotnych założeń i celów termin „propaganda" w tem oświetleniu dopiero nabiera właściwego mu znaczenia i podlega innym probierzom. Wspominamy przytem mimochodem, że rozgłos danego raid'u w kraju własnym jest zazwyczaj niewspółmiernie wielki w stosunku do oceny tego raidu zagranicą.

Jeśli więc giną lub zwyciężają cudzoziemscy skrzydlaci bohaterowie — to nie czynią tego dla ułudnej sławy imienia swego lub ambicji narodowej, lecz racja tego jest stokroć głębszą. Chodzi tu mianowicie o osiągnięcie dla swych narodów korzyści bezpośrednich i pośrednich, płynących ze zwyciężenia przestworzy, a więc grają tu rolę względy polityczne, mocarstwowe, dążące do zapewnienia sobie jaknajwiększej ekspansji i panowania ekonomicznego o znaczeniu międzynarodowem, a tem samem uzyskania jaknajszerszych rynków zbytu dla swego przemysłu. Kwestje propagandowo-sportowe grają w rzeczywistości rolę drugorzędną i zainteresowanie się poszczególnych państw raid'ami objaśnia się poza wyżej wymienionemi względami natury ogólnej chęcią uzyskania realnych rezultatów bądź dla przemysłu lotniczego (dostawy materjału lotniczego), bądź też przez uzyskanie koncesji na uruchomienie komunikacji powietrznej w poszczególnych państwach. Uzyskanie tych koncesyj ma wielkie znaczenie dla państw eksploatujących. Przedewszystkiem linje powietrzne potrzebują stale znacznych ilości materjału lotniczego, ponadto państwo eksploatujące ma możność zabezpieczenia sobie na przyszłość wpływów politycznych i stworzenia odpowiednich warunków dla swej ekspansji ekonomicznej w szerszym zakresie.

Takie dopiero rozpatrzenie sprawy raidów na szerszej płaszczyźnie unaocznia nam, że poświęcenie się lotników i ogromne ofiary materjalne (przygotowanie obecnie raidu np. transoceanicznego kosztuje około 500.000 zł.), nie leżą wyłącznie w abstrakcyjnej dziedzinie bohaterstwa i poświęcenia ludzkiego dla celów sławy, lecz sięgają daleko głębiej, a mianowicie znajdują swą rację i uzasadnienie w żywotnych potrzebach i koniecznościach danego narodu.

Zkolei przejdźmy do omówienia sprawy organizacji finansowej raidów o charakterze propagandowo-sportowym. Zazwyczaj są one pozostawione inicjatywie konstruktorów wzgl. osób prywatnych i rządy państw nie udzielają im swej bezpośredniej pomocy finansowej.

Na poparcie powyższego przytaczamy:

1) Lot Lindbergha finansowało miasto St. Louis, Chamberlin'a — Levin, mjr. Byrda — niedawno zmarły bogacz amerykański Wanamaker, — to samo miało miejsce z innemi lotami propagandowemi w Stanach Zjednoczonych, w państwie, którego budżet lotnictwa na rok obecny wynosi prawie 100 miljonów dolarów.

b) We Francji państwo przyznaje konstruktorowi, organizatorowi danego raidu, w razie pomyślnego wyniku tegoż raidu, subwencję stałą i określoną zależnie od znaczenia, jakie dany raid przedstawia dla państwa. Tak np. w r. 1927 firmy Breguet i Hispano-Suiza otrzymały po 50.000 fr. (17.500 zł.) subwencji za epokowy przelot Costes'a i Le Brix'a przez Atlantyk Południowy, przyczem nadmienić należy, że płatowiec i silnik były własnością firm, przez które zresztą raid był w całości finansowany.

c) Piloci belgijscy Medaets i Verhaegen (a również i inni), pragnący zaprowadzić komunikację powietrzną między Belgją a Kongiem Belgijskiem, co leży najzupełniej w interesie ogólnym państwa belgijskiego, nie mogli uzyskać na ten cel płatowca od swego rządu i fundusze potrzebne dla zrealizowania swego zamiaru zdołali zebrać dopiero w drodze zbiórki narodowej, przyczem król Albert I otworzył pierwszy listę składek, ofiarując ze swej szkatuły prywatnej kwotę 10.000 fr.

Dalej, rozpoczęcie ostatniego przesławnego lotu Berta Hinklera z Anglji do Australji uległo znacznemu opóźnieniu ze względu na niemożność zebrania na termin funduszów prywatnych na zakup płatowca. Koszta ostatnich lotów „Bremen" i kpt. Wilkinsa również były pokryte ze źródeł prywatnych.

Tego rodzaju ustosunkowanie się państw do lotów sportowych tłumaczy się tem, że w założeniu swem te ostatnie zawierają pierwiastki ryzyka, hazardu, pewnej dozy szaleństwa co wszystko, mimo, iż połączone z odwagą i bohaterstwem nie upoważnia państwa do współuczestnictwa w tych przedsięwzięciach ze względu na zasady ogólne polityki państwowej.— Polityka ta nie pozwala państwu na udział w rzeczach niepewnych, hazardownych, które dopiero w razie udania się mogą przynieść pewne korzyści pośrednie, w razie zaś przeciwnym, mogą pogrzebać sławę i bohaterstwo ludzkie, oraz olbrzymie wysiłki materjalne. Natomiast rola osób prywatnych w danym wypadku jest ułatwiona tem, że, ryzykując wiele, mogą one osiągnąć jednak duże korzyści bezpośrednie, np. konstruktorzy na zamówieniach materjału lotniczego, inne osoby finansujące— na zyskach różnego rodzaju, które zazwyczaj zwracają z pokaźną nadwyżką wyłożone koszty.

Należy jednak zaznaczyć uzupełniająco, że pewne kategorje raidów są urządzane, całkiem zresztą słusznie, przez państwa, jako takie.

Raidy te muszą mieć na celu przedewszystkiem uwzględnienie bezpośrednich interesów ogólno-państwowych.

Do interesów takich zaliczyć należy:

1) Interesy związane z przestudjowaniem możliwości szybkiego połączenia między Metropolją a poszczególnemi kolonjami danego państwa, względnie między danym krajem, a krajami oddalonemi, a to w celu przełożenia nowych dróg powietrznych i zapewnienia sobie tem samem uzyskania koncesji na linje lotnicze, przechodzące przez znaczną liczbę tych państw, które nie są w stanie jeszcze założyć tych linij własnemi siłami. Odnoszą się tu raidy: francuskie do Indo-Chin i Madagaskaru, angielskie i holenderskie do Indyj, belgijskie do Konga i t.p.

2) Raidy wojskowe o charakterze reprezentacyjnym, mające na celu złożenie wizyt względnie rewizyt lotnictwom zaprzyjaźnionych państw obcych.

3) Udział w meeting'ach i konkursach międzynarodowych, które staną się prawdopodobnie w niedalekiej przyszłości jedyną formą oficjalną międzynarodowej konkurencji lotniczej, gdyż należy się spodziewać, że raid'y lotnicze niezadługo już stracą swój charakter obecny, podobnie jak to miało miejsce z raidami automobilowemi przed wojną (raidy: Paryż—Rzym Paryż—Madryt, Paryż—Pekin i t. p).

Coraz częściej urządzane międzynarodowe zawody lotnicze, odbywające się w/g ściśle określonych regulaminów, ustalonych przez Międzynarodową Federację Lotniczą zdają się potwierdzać prawdziwość tych przypuszczeń.

4) Raidy o charakterze dyplomatyczno-politycznym, mające na celu zamanifestowanie, wzgl. utrwalenie wpływów mocarstwowych, bądź łączności politycznych danego państwa z innemi państwami, z któremi wiążą je specjalne interesy polityczne.

Do drugiej kategorji raidów, leżących pośrednio w interesie państwowym, należy zaliczyć raidy urządzane w interesie ogólnym przemysłu lotniczego danego kraju.

Należą tu:

a) Raidy, mające za zadanie wykazanie zagranicą wyższości materjału lotniczego danego kraju.

b) Raidy, związane z wypróbowaniem własnego materjału lotniczego w celu przystosowania go później bądź do celów wojennych, bądź też do eksploatacji handlowej.

Przy urządzaniu tej kategorji raidów państwo interwenjuje zazwyczaj pośrednio, udzielając pewnych subwencyj finansowych, wzgl. pomocy technicznych i materjałowych.

Pewną pomocą państw zainteresowanych w tym względzie powinny się cieszyć również raid'y lotnicze o charakterze wybitnie naukowym, np. raid'y do biegunów: Amundsen'a, mjr Byrd'a, gen. Nobile, kpt. Wilkins'a, raid'y eksploracyjne w głąb Afryki, Azji i inne.

Idźmy dalej. W naszem mniemaniu niewiele już zostało do wykonania lotów propagandowo-sportowych we właściwem znaczeniu wyczynów światowych i pod kątem możności zastosowania ich wyników dla celów utylitarnych w lotnictwie. Jesteśmy zdania, iż lot z Paryża do New Yorku będzie najsłynniejszym lotem w tym względzie, stanowiąc gwóźdź tegorocznego sezonu lotniczego. Dokonanie go odbije się obecnie najgłośniejszym echem na obu półkulach, przyczem znaczenie propagandowe tego lotu dla państwa zwycięskiego będzie miało ogromną wartość. Później będą szły w miarę ewolucyjnego pokonywania trudności technicznych w materjale lotniczym loty o coraz to większym zasięgu; np. lot Paryż—Tokio w dwa etapy, w jeden etap, lot dookoła ziemi w kilka etapów i t. d. Granice kuli ziemskiej okażą się w końcu zbyt ciasne i nie jest wyłączone, że lotnictwo w następnych pokoleniach wejdzie w nową fazę rozwoju, a mianowicie w orbitę lotów międzyplanetarnych. Jest to jednak kwestja dalszej przyszłości.

Dla wyczerpania tematu raid'ów propagandowych pragniemy poświęcić dodatkowo kilka uwag specjalnych lotom transoceanicznym. Otóż, przelot oceanu należy jeszcze dzisiaj do bohaterstwa i poświęcenia ludzkiego, jako nieopanowany ani technicznie ani naukowo. Z tego też powodu szlaki morskie są wyłożone licznemi ofiarami największych bohaterów przestworzy.

Przy urządzaniu raid'ów morskich koniecznem jest, aby do przelotów oceanów były używane wyłącznie wodnopłatowce. Pierwsze przeloty na płatowcach lądowych należy tłumaczyć tylko tem, że żadne z państw nie posiadało wodnopłatowców, zdolnych do przebycia Atlantyku, wówczas gdy płatowce lądowe mogły były to uczynić. Liczne ofiary zwolenników przelotu oceanów na płatowcach lądowych — powinny wpłynąć wreszcie na wytworzenie się zdrowych i jedynie racjonalnych, ze względu na rozwój lotów transatlantyckich, tendencyj lotniczych w myśl których wszystkie loty nad oceanami winny się odbywać na wodnopłatowcach. Stwierdzić należy, że bardziej kompetentne opinje lotnicze zagranicą zaczynają uważać raid'y o charakterze jedynie demonstracyjno-sportowym i posiłkowanie się przy ich wykonaniu nie odpowiadającym swemu normalnemu przeznaczeniu materjałem lotniczym za niebezpieczne i nieużyteczne próby, pozbawione wszelkiego realnego znaczenia praktycznego. Ponadto ogólnie należy mieć zawsze na uwadze, że każdy następny raid sportowy winien bezwzględnie dążyć do przewyższenia swemi wynikami wyników raidów poprzednio wykonanych—stwarza to postęp lotnictwa, powtarzanie bowiem raz już dokonanych czynów tego postępu nie stanowi, w razie zaś nieudania się takiego raidu — jest on czynnikiem podcinającym rozwój lotnictwa.

Obecnie zastanowimy się chwil kilka nad dotychczasową polityką raidową państw przodujących w świecie lotniczym.

Francja, dzięki supremacji swego materjału lotniczego w czasie wojny, zajęła od początku miejsce czołowe przed innemi państwami, prowadząc przez cały czas na dużą skalę swą politykę raid'ową. Początkowo sowicie się jej to opłaciło, albowiem mogła była nasycić swym materjałem lotniczym większość państw europejskich, azjatyckich i południowo-amerykańskich. Sukces ten przypisać należało wysokiej wartości ówczesnej materjału lotniczego francuskiego i odpowiednio prowadzonej polityce władz lotniczych francuskich.

Włochy również początkowo próbowały iść śladem Francji, nawet częściowo osiągnęły w tym względzie pewne rezultaty, lecz wobec niższej klasy swego materjału w porównaniu z francuskim—wyniki ich ekspansji były daleko gorsze. Anglja sprawie raid'ów specjalnej uwagi nie poświęcała. Czechosłowacja, od której wiele winniśmy się uczyć w dziedzinie postawienia i prowadzenia propagandy pod każdym względem, uważała od samego początku za swój punkt honoru latanie na materjale lotniczym własnych typów i zasady tej przestrzegała bezwzględnie w swej polityce raid'owej. Rezultaty osiągnięte dziś przez Czechosłowację w dziedzinie lotnictwa mówią same za siebie o słuszności i mądrem przewidywaniu tego rodzaju polityki. Niemcy ze względów politycznych do r. 1926 nie chciały pokazywać się specjalnie na szerszem forum ze swemi zdobyczami w dziedzinie techniki lotniczej i, odwrotnie niż Francja, cały swój wysiłek skierowały na jaknajlepsze rozwiązanie zagadnień technicznych i konstrukcyjnych, a specjalnie w budowie płatowców komunikacyjnych.

Dopiero r. 1927 był rewelacją swego rodzaju w świecie lotniczym pod względem przetasowania wartości technicznych materjału lotniczego poszczególnych państw. W roku tym bowiem Niemcy wstępnym bojem zepchnęły Francję z czołowego miejsca na liście rekordów lotniczych świata; dzięki przelotom przez Atlantyk okazał się wszystkim cały walor amerykańskich koncepcyj lotniczych; Anglicy i Włosi odbierają sobie kolejno palmę pierwszeństwa w kategorji wodnopłatowców szybkich.

Rok ten wykazał dobitnie całemu światu, że polityka raid'owa o tyle tylko ma wielkie znaczenie propagandowe dla lotnictwa danego kraju, o ile wartość materjału lotniczego tego kraju jest wyższą niż w innych państwach. W przeciwnym bowiem razie państwo jest narażone na ponoszenie olbrzymich kosztów, które nie przyczyniają się bynajmniej do podniesienia wartości lotnictwa własnego tak wewnątrz kraju, jak i za jego granicami.

Prawda ta najboleśniej dotknęła Francję i wywołała nawet w jej lotniczych sferach kompetentnych częściową zmianę w dotychczasowych poglądach na sprawę polityki raid'owej. Praktycznym wynikiem tej zmiany było wstrzymanie się Francji w jesieni r. ub. z powodu braku odpowiedniego materjału lotniczego od wzięcia udziału w zawodach o Puhar Schneider'a w Wenecji. O nowem tem stanowisku, zajętem przez naczelne władze lotnicze we Francji w sprawie polityki raid'owej, najlepiej świadczą grudniowe debaty z r. ub. w Izbie deputowanych, których syntezą była deklaracja Ministra Bokanowskiego, odpowiedzialnego za francuskie lotnictwo cywilne. Minister ten, stwierdzając wyraźnie, iż raid'y pochłaniają znaczne sumy i nie zawsze odpowiadają swym zamierzeniom, zapytuje: „Czy rzeczywiście, nie bacząc na konieczność, w jakiej się znajdujemy, ograniczenia do minimum wydatków kraju, mamy prowadzić politykę rozrzutności, raid'ów i rekordów?"

Reasumując wszystko wyżej powiedziane, widzimy jasno, iż urządzanie raid'ów nawet na materjale lotniczym własnych typów, nie jest koniecznem dla utrzymania się państwa u zenitu w życiu lotniczem.

Najważniejszą rzeczą jest — i co trzeba w tych sprawach zawsze mieć na uwadze — to: podtrzymywanie stałe wszelkiemi siłami lotniczej polityki technicznej i przemysłowej swego kraju, — to wiedza, wola, praca i nauka własnego narodu nad rozwojem swego lotnictwa, to — umiejętność i obowiązek państwa i społeczeństwa zasilania funduszami państwowemi i prywatnemi swych biur konstrukcyjnych, laboratorjów, umożliwianie konstruktorom stwarzania nowych koncepcyj i ich realizowania, to — polityka prototypów i ciągły pęd ku ich udoskonaleniu, — wszystko to bowiem stanowić winno jedyną politykę państwową, której zbawienne rezultaty dałyby się odczuć niezadługo, stawiając nas w szeregu państw, zajmujących poważne miejsca w świecie lotniczem.

Urządzanie zaś kosztownych raid'ów wbrew założeniom istotnym, ustalonym w niniejszym artykule, — jest wyłącznie bluff'em, zbyteczną reklamą, niepotrzebnem szafowaniem pieniędzmi publicznemi, które pod pozorem wydatkowania ich na cele państwowe, w rzeczywistości są poświęcane dla zrobienia nazwiska poszczególnym jednostkom, sławy, zresztą szybko przemijającej w obecnym wyścigu technicznym materjału lotniczego a w wypadkach nieudania się raid'ów wręcz wątpliwej, — co wszystko, razem wziąwszy, jest sprzeczne z najistotniejszemi interesami państwa i czemu państwo nie powinno udzielać swego autorytetu i pomocy.

Z. M. P.

INŻ. ADAM KARPIŃSKI

STEMAL VII P. W. S.

Niedawno odbyła się w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej próba statyczna skrzydła nowego typu samolotu transportowego „Stemal VII P. W. S".

Wyniki próby, zupełnie zgodne z przewidywaniami, opartemi na skomplikowanych i w wielkiej mierze nowych metodach obliczania, świadczą dobrze o głębokiej znajomości przedmiotu konstruktorów Stemala, mjr. inż. Malinowskiego i inż. J. Naleszkiewicza.

Ponadto dobry wynik próby statycznej (która, jak wiadomo, polega na obciążaniu skrzydła piaskiem w sposób dający warunki pracy analogiczne do obciążeń w locie) pozwala ufać, że całkowity samolot odpowie również polskim warunkom, ustalonym dla samolotów komunikacyjnych. Warunki te — nawiasem mówiąc — są u nas bardzo ostre.

Projekt samolotu jest już całkowicie wykończony. Ze względu na nowość wielu rozwiązań konstrukcyjnych, szczegóły budowy są oczywiście trzymane w tajemnicy, to też opis, który podajemy Czytelnikom „Lotu" w tym numerze, jest tymczasem ogólny. Oczywiście powrócimy do przedmiotu skoro tylko będzie można ogłosić całkowity opis. Należy sobie życzyć, aby wtedy już były znane wyniki lotu, albowiem niezmiernie ciekawą rzeczą jest porównanie teoretycznie uzyskanych cech lotu z rzeczywistemi.

Oto jak się przedstawia „Stemal VII". Jest to jednopłat wolnoniosący konstrukcji całkowicie metalowej. Tworzywem głównem jest duraluminjum. Zaprojektowano z niego szkielet skrzydła, kadłuba, opierzeń, jak również pokrycie tych części.

S k r z y d ł o o grubym profilu (Bobek Nr. 1) posiada jednostajną głębokość na całej rozpiętości. Końce są lekko zaokrąglone. Zamocowane jest na wysokości górnej krawędzi kadłuba. Zasadniczo przenosi obciążenia w locie keson z dwóch dźwigarów, blachy górnej i dolnej oraz usztywnień. Do tego kesonu są doczepione końcówki przednie i tylne, dające razem profil skrzydła. Pokrycie jest wykorzystane, gdyż współpracuje jako usztywnienie. Lotki są stosunkowo małe, działają jednak wydatnie dzięki szczelinie Lachmanna, która je oddziela od dalszej części skrzydła.

W skrzydle umieszczone są zbiorniki paliwa, co jest korzystne ze względu na bezpieczeństwo ogniowe.

K a d ł u b posiada kształt prostokątny, przechodzący ku przodowi poprzez sześciokąt kolisty, ze względu na zastosowanie silnika gwiazdowego. W tyle kończy się kadłub niewysoką krawędzią pionową. Poza silnikiem znajduje się przedział pilota, potem obszerna kabina pasażerów. Wysokość kabiny wynosi 1,77 m., a więc pozwala na poruszanie się w pozycji stojącej. Szerokość 1,52 m. daje możność wyzyskania rozstępu foteli na korytarz, wiodący od drzwi wejściowych ku przedziałowi pilota. Wreszcie długość kabiny jest również znaczna (2,35 m.) co stanowi wielką wygodę dla podróżnych.

Sternica posiada ogólne wymiary: długość 1,34 m., szerokość 1,60 m., wysokość 1,78 m., — wielkości rzadko spotykane w samolotach tej kategorji.

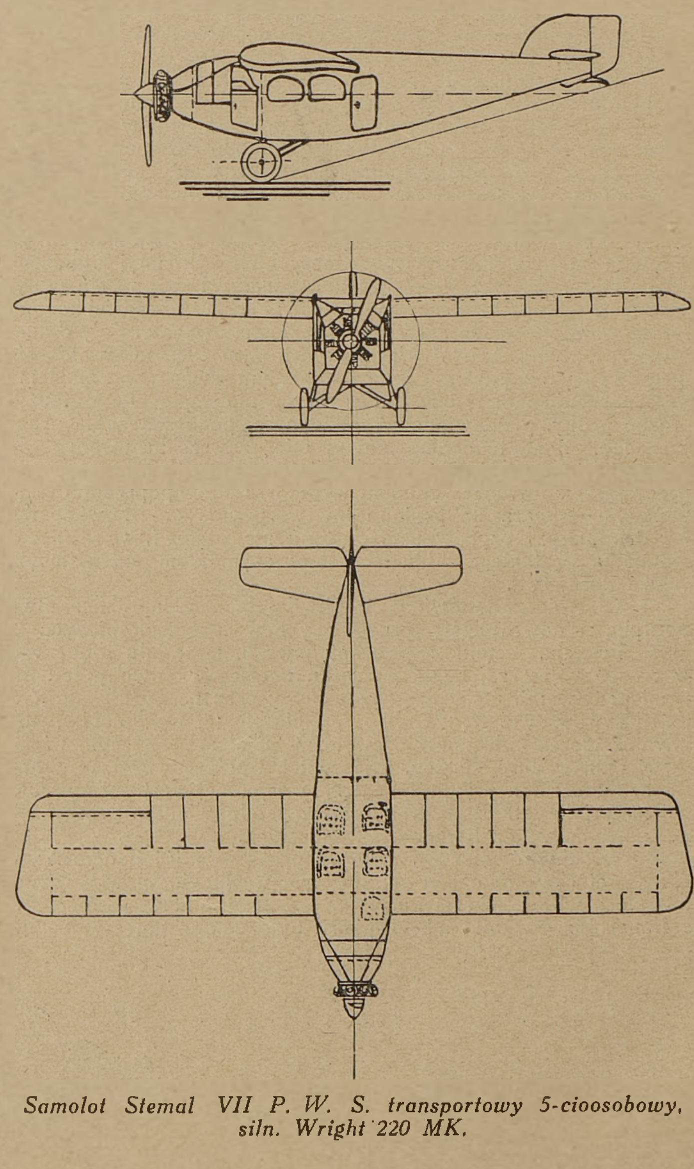
Przedział pilota jest całkowicie zamknięty i obficie oszklony.

Kadłub dzieli się konstrukcyjnie na 3 części: przednia—zawierająca silnik z podstawą i armaturą, doczepiana zapomocą 4 sworzni, środkowa — mieszcząca sternicę i kabinę pasażerów, wreszcie tylna, na której zamocowane jest opierzenie.

Bardzo pomysłową jest konstrukcja środkowej części. Żałujemy, że ciekawe i nowe zasady, które tam wyzyskano, muszą być jeszcze okryte tajemnicą.

Kształt kadłuba jest tego rodzaju, że dolna jego krawędź znajduje się (przy samolocie w spoczynku) w pobliżu ziemi, co daje dwie korzyści:

1) niskie, a więc o małym oporze podwozie, 2) łatwy dostęp pasażerów do kabiny bez pomocy stopni ani schodów.



Samolot Stemal VII P. W. S. transportowy 5-cioosobowy, siln. Wright 220 MK.

Wspomnieć jeszcze należy dobrze wymiarowane okna w kabinie. Drzwi jest dwoje, bowiem do przedziału pilota wiedzie odrębne wejście.

P o d w o z i e jest typu trójnogowego o rozstępie kół ok. 2 m. Amortyzacja mieści się w samych kołach, podobnie jak u znanego Breguet'a XIX. Płoza ogonowa jest typu normalnego o ograniczonej zwrotności.

O p i e r z e n i e typu klasycznego. Statecznik poziomy jest nastawialny w locie. Stery nieodciążone. Opierzenie poziome jest równie jak skrzydło wolne od usztywnień zewnętrznych.

S i l n i k, na który samolot obliczono, jest Wright'a „Whirlwind".

Jest to wybór nader szczęśliwy ze względu na dobrze znaną niezawodność biegu, długotrwałość i oszczędność w zużyciu materjałów pędnych tej maszyny.

Obecnie oczekuje się na orzeczenie komisji rzeczoznawców, aby rozpocząć w żywem tempie budowę prototypu.

Oto charakterystyki naszego pierwszego transportowca całkowicie metalowego:

Wymiary: (oznaczenia te same co w „Nowościach technicznych"

b = 14,00 m
l = 10,08 m.
h = 2,63 m.
t = 2,50 m.
S = 30,00 m².

Silnik: „Whirlwind" N = 200 — 220 MK

Ciężary: Pw = 1041 kg.
Mat. pędne = 140 kg.
Pilot = 80 kg.
Ph = 400 kg.
Pu = 620 kg.
Pc = 1661 kg.
ps = 55 kg/m².
pn = 7,5 kg/MK

Przewidziane cechy lotu: V max = 171,5 km/g.
V ek. = 137 km/g.
V min. = 83 km/g.
vo = 3 m/sek.
H = 3600 m.
D = 550 km.

Dla porównania podajemy główne charakterystyki znanego i dotychczas w Polsce używnaego samolotu komunikacyjnego Junkers F 13. Nazewnątrz główne różnice są: umieszczenie skrzydła w dole, przedział pilota z przodu otwarty, silnik rzędowy chłodzony wodą, pokrycie blachą falistą. Dane do F 13 są następujące:

Wymiary: b = 17,75 m.
l = 9,6 m.
S = 40 m².

Silnik: „BMW" lub Junkers L 2N = ok. 200 MK

Ciężary: Pw = 1150 kg.
Pu = 700 kg.
Pc = 1850 kg.
ps = 46,2 kg/m²,
pn = 9,25 kg/MK

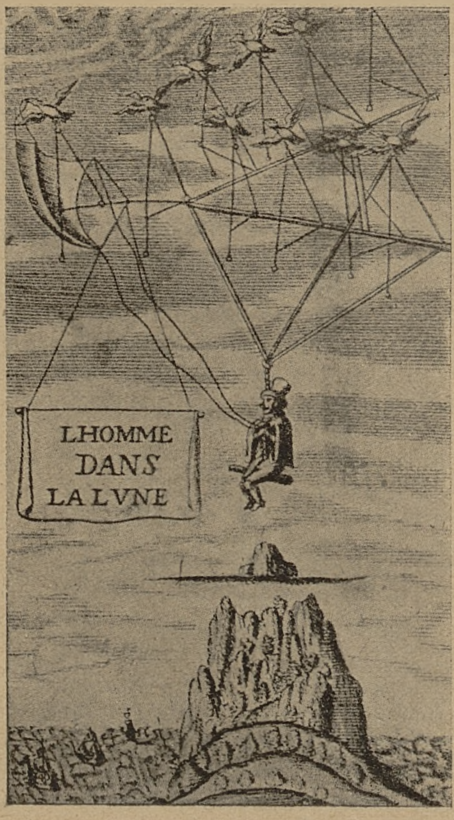
Cechy lotu: V max = 170 km/g.

Jak widać z powyższego, polski samolot nie powinien dać gorszych wyników niż jego niemiecki poprzednik. Jedynie pułap będzie prawdopodobnie niższy ze względu na większe obciążenie powierzchniowe.

Pierwsze poważne wystąpienie naszych konstruktorów na polu budowy metalowej, która prędzej lub później stanie się panującą w lotnictwie, należy powitać z radością i uznaniem.

W odwiecznem pragnieniu opanowania szlaków podniebnych ludzie niegdyś w ten sposób wyobrażali sobie rozwiązanie zagadnienia lotu:

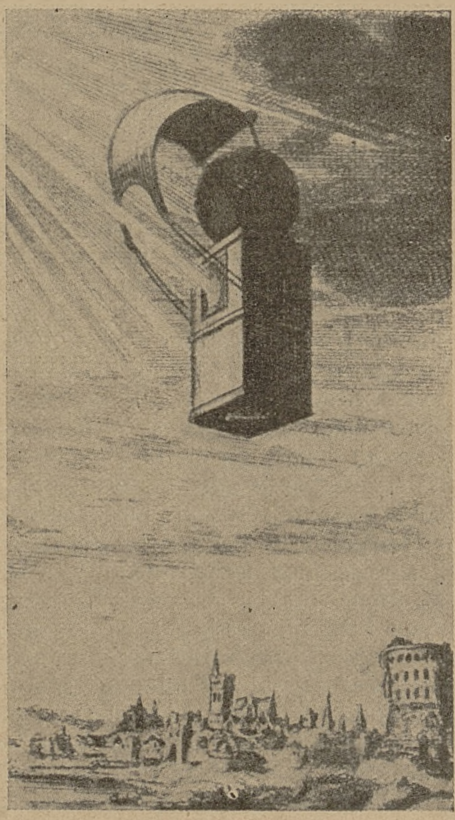
(Zdjęcia ze starych sztychów niemieckich z początków 18-go stulecia)



Ptaki w zaprzęgu.



Lot przy pomocy maleńkich baloników.



Lot kombinowany przy pomocy żagla i balonu.

PRO DOMO NOSTRA

INŻ. BOGUSŁAW DOBRZYCKI

PREZES ŚLĄSKIEGO KOMITETU KOLEJOWEGO L. O. P. P.

Kilka słów o dalszych zadaniach L. O. P. P.

Zakładając Ligę Obrony Powietrznej Państwa, marzyliśmy o tem, że około 20% społeczeństwa w kilku latach do Ligi przystąpi, stwarzając najpotężniejszy Związek o najszczytniejszych celach obrony Ojczyzny. Marzyliśmy o tem, że z Ligi Obrony Powietrznej Państwa wyłoni się kiedyś Liga Obrony Państwa, ta Liga, w której skupią i skoncentrują się wszelkie czynności poza wojskowe, które naród i państwo spełnić muszą, by granice nasze otoczył mur wysiłku narodu przeciwko wszelkim zakusom naszych sąsiadów. Wiadomem nam jest, że przyszłe wojny wygrywać będzie nie wojsko samo, lecz wojsko w ścisłej łączności i współpracy z narodem. Ten naród, który potrafi skupić wszystkie swe siły i zorganizować je w czasie pokoju w Lidze Obrony Państwa, śmiało może patrzeć w przyszłość, nie obawiając się utraty wolności i niepodległości. W Lidze tej zorganizowana Obrona Państwa da nam możność przeprowadzenia m o b i l i z a c j i n a r o d u. Z chwilą mobilizacji wojskowej winien i musi każdy obywatel, nie zaciągnięty w szeregi wojskowe, każda obywatelka wiedzieć na którym posterunku ma stanąć, co czynić i jak pracować. Rolnictwo, a zwłaszcza przemysł musi natychmiast przystosować swą pracę wytwórczą dla celów Obrony Państwa. W Lidze Obrony Państwa w porozumieniu z fachowemi Ministerstwami, a przedewszystkiem Ministerstwem Spraw Wojskowych musi być opracowany jak najszczegółowszy i najdokładniejszy program podziału pracy w rolnictwie, a głównie przemyśle, tak by każde przedsiębiorstwo rolnicze i przemysłowe odrazu i bez trudu mogło przeistoczyć wytwórczość swych produktów dla celów Obrony Państwa. Przemysł winien bezwzględnie zawczasu techniczne swe urządzenia tak uzupełnić i rozbudować, by mógł z godziny na godzinę przeistoczyć swą pracę na wytwarzanie z góry programem przewidzianych materjałów i przyrządów, niezbędnych i koniecznych dla Obrony Państwa. Rezerwowe magazyny powinny zawierać żelazne zapasy nienaruszalne wszystkich tych materjałów, których kraj nie posiada, oraz tych, których wytworzenie w większych ilościach wymaga dłuższego czasu, a które są niezbędnie potrzebne do racjonalnej i nieprzerwanej wytwórczości przemysłu naszego. Kadry robotnicze odpowiednio wyszkolone i przygotowane muszą z chwilą apelu stanąć na swych placówkach, tak fabrycznych, jak i wszelkich innych, przewidzianych programem i planem mobilizacji narodu.

O takiej Lidze Obrony Powietrznej Państwa, przeistoczonej w Ligę Obrony Państwa marzyliśmy wszyscy ci, którzy należeliśmy do ojców, do założycieli L. O. P. P.

Początkowo zdało się, że pierwszy punkt naszego programu: zjednoczenie w L. O. P. P. do 20% społeczeństwa zostanie w krótkim czasie urzeczywistniony — naród garnął się licznie i ochoczo pod sztandar Ligi. Niestety jednak po krótkim stosunkowo czasie wzrost członków L. O. P. P. zaczął postępować żółwim tylko krokiem i dalecy jesteśmy od osiągnięcia naszych marzeń. Zaczęło się uwydatniać pewne zobojętnienie, a nawet zniechęcenie do L. O. P. P. Czemuż to mamy przypisać? Ja twierdzę, że niedostatecznemu pobudzeniu ambicji członków Kół Wojewódzkich. Dziwić się nie można członkom jakiegoś Koła Wojewódzkiego, że, płacąc składki, pragną za nie widzieć u siebie w obrębie swego Koła widome znaki swych starań i składanych groszy, oraz pragnęliby mieć z tego nawet pewne korzyści.

Buduje się co prawda w obrębie Kół Wojewódzkich stacje lotnicze, hangary i inne, tak nam niezbędne i konieczne urządzenia lotnicze, które pozostawiają widome znaki działalności społeczeństwa oraz niezmiernie intensywnej i niestrudzonej pracy Centrali naszej Ligi. Wedle mego zapatrywania jednakże powinniśmy iść jeszcze o krok dalej— stwarzać takie lotnicze pomniki, które prócz widomych znaków dawałyby społeczeństwu, a głównie członkom Ligi pewne korzyści — takiemi pomnikami są szkoły pilotów sportowych, w których pierwszeństwo nauki za zniżoną opłatą mieliby członkowie L. O. P. P. Zainteresowanie członków L. O. P. P. wzrosłoby, gdyż każdy z nich wzgl. jego krewnych i znajomych omawiałby możność szkolenia się, a tem samem ewentualnej poprawy swego bytu, a gdyby do szkół tych pilotów wojskowość dodała jeszcze pewne ulgi, wzgl. prawa przy odbywaniu obowiązków wojskowych, to jestem przekonany, że szkoły takie zjednałyby dla L. O. P.P. znaczną ilość nowych członków. Dalej szkoły pilotów sportowych byłyby znakomitą propagandą L. O. P. P., bo wyszkoleni sportowcy piloci nie poprzestaliby na samem wyszkoleniu, lecz staraliby się naukę swą dalej wykorzystać przez wspólne zakupy sportowych samolotów

lub też zakładanie Towarzystw dorożek lotniczych. Każde takie nowe predsiębiorstwo wywoływałoby ogromne zainteresowanie społeczeństwa, a tem samem zwiększało ilość członków L. O. P. P. Szkoły pilotów lub też wyszkoleni piloci urządzaliby imprezy i pokazy lotnicze, co pobudzałoby zainteresowanie społeczeństwa lotnictwem. Takie szkoły wreszcie dawałyby wspaniały materjał ludzki lotniczy na wypadek wojny dla obrony granic Państwa.

W ostatnich miesiącach postąpiliśmy co prawda o krok dalej w rozszerzaniu programu działalności L.O.P.P., przyłączając do Ligi obronę przeciwgazową. Z najwyższem uznaniem podkreślić musimy ogromną ruchliwość i sprężystość, jaką rozwinęło Ministerstwo Komunikacji w szkoleniu kolejarzy i ich rodzin w obronie przeciwgazowej nietylko ich mienia i życia, ale także majątku narodowego.

Wspaniale urządzone propagandowo-wykładowe wagony własnym sumptem i kosztem, przez Ministerstwo Komunikacji dla każdej Dyrekcji Kolei stworzone i przydzielone, liczne kursa instruktorskie podniosą w olbrzymim stopniu zainteresowanie społeczeństwa naszą Ligą i zwiększą bezwarunkowo ilość członków.

Przez przyłączenie obrony przeciwgazowej postąpiliśmy o krok dalej w naszych marzeniach o ostatecznem zadaniu Ligi Obrony Powietrznej Państwa: stworzeniu Ligi Obrony Państwa. Postąpmy jeszcze krok dalej, stwórzmy prawdziwą Ligę Obrony Państwa, w której skoncentrowałyby się wszelkie prace i zadania mobilizacji narodu. W jaki sposób zadanie to przeprowadzić: czy przez powierzenie prac tych Centralnemu Komitetowi Ligi, czy też wyłonienie specjalnego Komitetu, któryby przy Prezydjum Rady Ministrów działalność swą rozwinął, dziś w ramach artykułu mego omawiać uważam za niemożliwe, a nawet i nie wskazane, podkreślić jednakże jeszcze raz muszę, że fachowo i programowo przygotowana „Mobilizacja Narodu" da nam olbrzymią siłę i gwarancję wiekuistego pokoju i nienaruszalności naszych granic.

Rozwój lotnictwa w Rosji i płynące zeń dla nas wskazania

GŁOS ŚLĄSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO L. O. P. P.

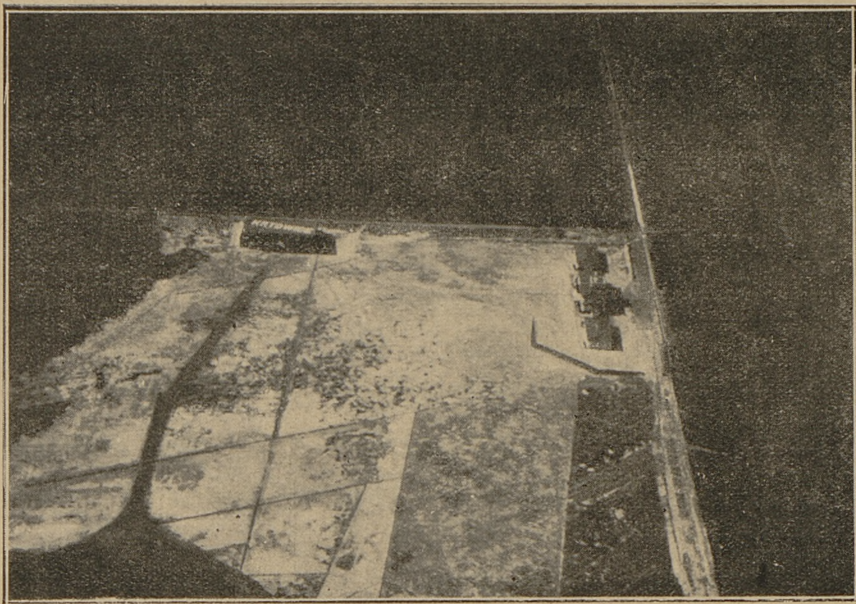
Przemysł lotniczy oraz lotnictwo w Rosji datują się od niedawna. Budowę samolotów na większą skalę rozpoczęto w Rosji dopiero w ostatnich latach wojny. Jednakże wskutek rewolucji i wojny domowej doznała ona kilkuletniej przerwy. Rosja była przeto skazana niemal wyłącznie na samoloty zagraniczne, jakkolwiek nie brakowało usiłowań, mających na celu budowę samolotów własnego typu. Od kilku jednak lat poświęcają władze sowieckie, niewątpliwie przedewszystkiem ze względów wojskowych, przemysłowi lotniczemu, wzgl. budowie samolotów własnego typu szczególną uwagę. Chcąc umożliwić i przyśpieszyć rozwój tego przemysłu, powołano do życia w Moskwie dwa instytuty naukowo-doświadczalne, a mianowicie: Centralny Instytut Aerohydrodynamiczny i Naukowy Instytut Silników spalinowych. Oba te instytuty kształcą konstruktorów samolotowych i silników spalinowych. Przy nich znajdują się specjalne stacje doświadczalne, wyposażone przeważnie w urządzenia i aparaty zagraniczne, zwłaszcza niemieckie. Oprócz tego istnieje w Rosji Tow. „Osoawiachim", o którem „Lot Polski" pisał obszernie w poprzednim numerze, rozporządzające licznemi laboratorjami.

Fakt, że na czele tego Towarzystwa stoi przewodniczący Rady Komisarzy Unji Sowieckiej Rykow, dowodzi, jak wielkie znaczenie przypisują Sowiety należycie rozwiniętemu lotnictwu.

Na polu budowy samolotów idą usiłowania Sowietów w kierunku uniezależnienia się od przemysłu lotniczego zagranicą przez zaprojektowanie i budowę własnych typów samolotów. Tu osiągnięto bezsprzecznie niedoceniane naogół wyniki, chociaż dostarczony przez przemysł metalowy i inne gałęzie przemysłu nieodpowiedni materjał — okazał się poważną przeszkodą. Z rosyjskich inżynierów, zajmujących się budową wielkich płatowców, wymienić należy m. in. pp. Aleksandrowa, Grigorowicza, Polikarpowa, Siemionowa oraz Kalinina. W ostatnim czasie zainteresowano się budową awionetek, które to usiłowania są obecnie kontynuowane z wielkim wysiłkiem. Najpoważniejszy sukces w dziedzinie konstrukcji i budowy samolotów osiągnęło biuro konstrukcyjne Centralnego Instytutu Aerohydrodynamicznego. Na czele tego biura stoi inżynier A. N. Tupołow, wskutek czego samoloty jego konstrukcji noszą nazwę Inż. A. N. T. Na jednym z tych samolotów dokonał znany rosyjski lotnik Gromow w roku ubiegłym pięknego lotu wzdłuż Europy, zaś lotnik Szestakow odbył lot Moskwa—Tokio i zpowrotem.

Na polu budowy silników samolotowych osiągnięto nieco mniejsze wyniki. Przeważnie budują się zagraniczne typy silników, dopiero ostatnio skonstruował Naukowy Instytut Silników silnik o sile 100 MK, który znalazł większe zastosowanie.

Ze względów wojskowych nie ogłasza prasa sowiecka dat statystycznych o przemyśle lotniczym w Rosji. Z ogólnych jednak sprawozdań, dotyczących przemysłu lotniczego dowiadujemy się, że budowa samolotów w roku gospodarczym 1925/26 w porównaniu do roku 1924/25 powiększyła się podwójnie, zaś w stosunku do roku 1923/24 trzykrotnie. W r. gospodarczym 1926/27 należałoby przyjąć co najmniej taką samą zwyżkę. Na uwagę zasługuje fakt, że budowa samolotów wojskowych wzrosła, zwłaszcza w ostatnim czasie, znacznie szybciej, ani-



Lotnisko katowickie z lotu ptaka.

żeli budowa samolotów komunikacyjnych. Tak np. zwiększyła się liczba zbudowanych w roku 1926 samolotów $6^1/_2$ razu w stosunku do roku 1923, gdy tymczasem w tym samym czasie budowa samolotów komunikacyjnych zwiększyła się tylko o $1^1/_2$ razu. Tłumaczy się to m. in. tem, że w związku z naprężoną sytuacją zewnętrzno-polityczną Unji Sowieckiej rządy bolszewickie przeprowadziły daleko idącą propagandę na rzecz budowy samolotów bojowych w całym kraju.

Z dobrowolnych składek robotników i funkcjonarjuszy zbudowano i buduje się eskadry lotnicze, nadto urządza się w całym kraju stale zbiórki na cele budowy samolotów. Dążenia Sowietów idą w kierunku doprowadzenia tak budowy samolotów wojskowych, jak pasażerskich, przy oparciu się na doświadczeniach i wynikach ostatnich lat, do jak największego udoskonalenia. Widoki masowej produkcji samolotów, jak już powyżej wspomniano, zmniejszają się z jednej strony z powodu często nieodpowiednich krajowych materjałów, z drugiej zaś przestarzałych i zużytych urządzeń w wytwórniach samolotów.

W ogólności jednak wykazuje rozwój lotnictwa w Rosji w ostatnich latach znaczny postęp. Tak np. w roku 1926 przebyły rosyjskie samoloty komunikacyjne przestrzeń 1,5 milj. km w przeciwieństwie do 500,000 km, przebytych w roku 1923/24. Całkowita długość rosyjskich krajowych linij powietrznych wynosi 6.000 km. Pomiędzy głównemi miastami (Moskwa, Leningrad, Kijów, Charków, Tyflis i Baku) istnieją od dłuższego czasu regularne połączenia lotnicze. W Rosji czynne są dwa państwowe Towarzystwa Komunikacji Powietrznej: „Dobrolot" i Ukraińskie Towarzystwo Komunikacji — „Ukrwozduchput".

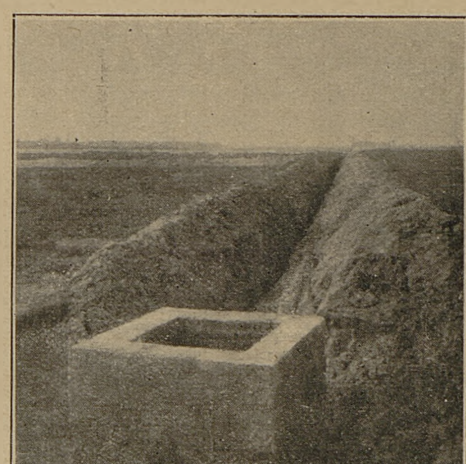
Z inicjatywy władz sowieckich toczą się pertraktacje pomiędzy wspomnianemi towarzystwami, mające na celu fuzję ich dla uzyskania większej rentowności. Niemiecko-rosyjska komunikacja powietrzna znajduje się, jak wiadomo, w rękach Niemiecko-Rosyjskiego Tow. „Deruluft", które ma swą siedzibę w Berlinie. Został opracowany rozkład lotów nowej niemiecko-rosyjskiej linji powietrznej Leningrad—Berlin; czas przelotu wynosić będzie 12 godzin. Linja ta ma zapewnić podróżującym połączenie lotnicze do Skandynawji i Finlandji. „Ukrwozduchput" zawarł umowę z Junkersem, mocą której uruchomiono linję powietrzną Baku—Pehlewi (Persja). Wskutek tego ma być połączona istniejąca już linja powietrzna Moskwa — Charków — Baku z nową perską linją Junkersa Pehlewi—Teheran.

Lot Berlin—Moskwa—Teheran trwać będzie tylko $3^1/_2$, zaś lot Paryż—Berlin—Moskwa—Teheran 5 dni. Linja ta ma być otwarta z dniem 1. XII. b. r. Obsługiwana będzie wspólnie przez aparaty Junkersa i Ukraińskiego Tow. Komunikacyjnego. Obsługę natomiast aparatów, a więc i Junkersów, stanowić będą piloci i mechanicy rosyjscy. Także linja Moskwa—Tyflis ma być przedłużona do Teheranu.

Wykształcenie rosyjskich lotników odbywa się w specjalnych zakładach naukowych, do których należą m. i.: Moskiewska Wyższa Szkoła Techniczna, Akademja lotnicza Żukowskiego w Moskwie, Instytut Łomonosowa (Moskwa) oraz wydziały lotnicze przy Leningradzkim Instytucie Komunikacyjnym oraz Politechnikach w Kijowie i Charkowie.

Dane powyższe świadczą aż nadto, jak pojmują sfery rządzące w Sowietach oraz społeczeństwo rosyjskie potrzebę silnie rozwiniętego lotnictwa. Przykład ten winien nas poważnie zastanowić i pobudzić społeczeństwo śląskie do żywszego ustosunkowania się wobec potrzeb naszego młodego lotnictwa, a zwłaszcza poczynań L. O. P. P., będącej wyrazicielką wielkiej idei lotniczej.

Pomijając już kwestję jak doniosłe znaczenie ma należycie rozwinięte lotnictwo wojskowe dla kraju na wypadek wojny, wiemy bowiem, że w przyszłej wojnie armja, pozbawiona lotnictwa, będzie zgóry skazana na zagładę, trzeba z całym naciskiem podkreślić, że niemniej konieczne jest dla nas lotnictwo cywilne.



Studnia zbiorowa na dreny

Najróżnorodniejsze zastosowania lotnictwa, świeże zwycięstwa nad Atlantykiem, zwiastuny bliskiej już stałej komunikacji powietrznej między Europą

LOTNISKO W KATOWICACH



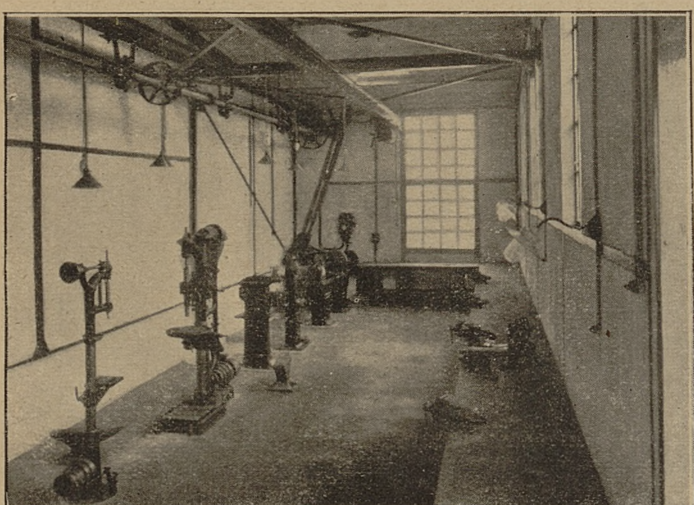
Dom administracyjny

a Ameryką, wskazują, jak ważną rolę odgrywa samolot w zwycięskim pochodzie cywilizacyjnym ludzkości. Czyż mamy tedy stać na szarym końcu? Jeżeli, jak widzieliśmy, nawet w Sowietach, t. j. kraju stojącym bezsprzecznie na niższym szczeblu cywilizacyjnym, zrozumiano doniosłość potężnego lotnictwa, to czyż nie winniśmy w Polsce idei lotniczej poświęcić tem więcej uwagi i zrozumienia?

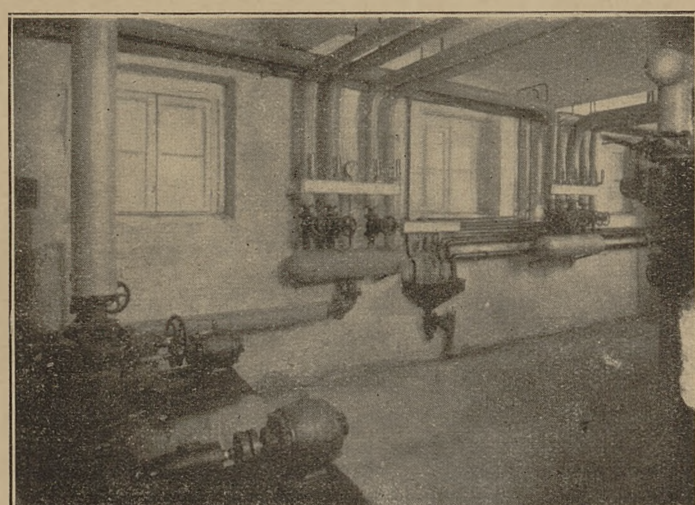
Analizując stosunki na Śląsku, Komitet Wojewódzki L. O. P. P. stwierdza, że społeczeństwo śląskie naogół zdało chlubny egzamin ze zrozumienia doniosłego znaczenia idei lotniczej przez urządzenie, dzięki swej ofiarności, kosztem około 1 miljona zł. wspaniałego portu lotniczego w Katowicach. Wykończeniem tego dzieła nie zamknęliśmy bynajmniej listy zadań L. O. P. P., a tem samem — potrzeb naszego młodego lotnictwa.

Zwracając na ten moment uwagę, Komitet Wojewódzki apeluje tą drogą do wszystkich warstw społeczeństwa śląskiego o dalsze darzenie L. O. P P. swem zaufaniem i poparciem. Apel ten zwraca się przedewszystkiem do tych, którzy do tej pory odnosili się do poczynań Ligi biernie. Obowiązek swój względem L. O. P. P. spełnić może każdy obywatel przez zapisanie się na członka Ligi, uiszczając jednorazowo 1 zł. wpisowego i 50 groszy składki miesięcznie.

Śląski Komitet Wojewódzki
L. O. P. P.

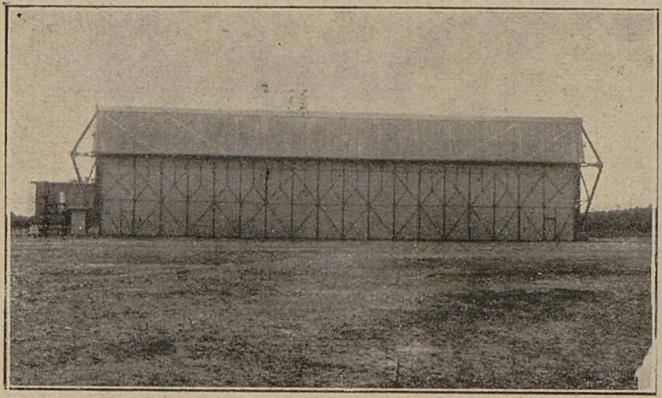


Warsztat reperacyjny

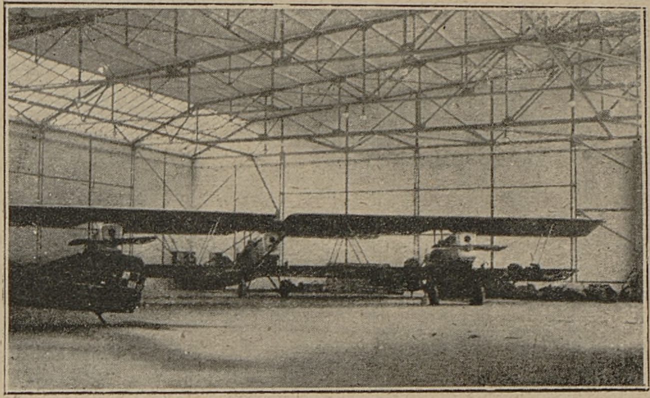


Urządzenie centr. ogrzewania w domu administracyjnym

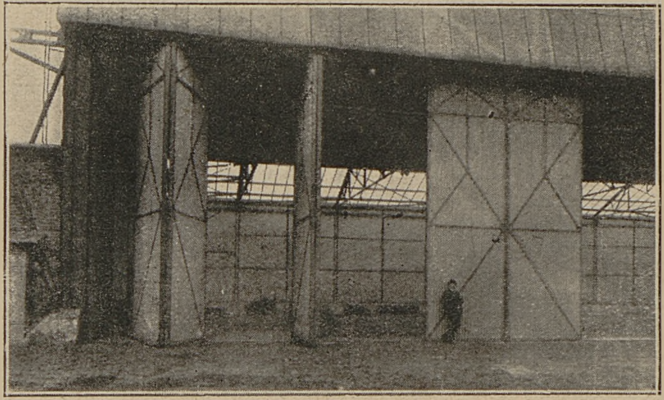
Ślązacy, wszyscy pod sztandar L. O. P. P.!



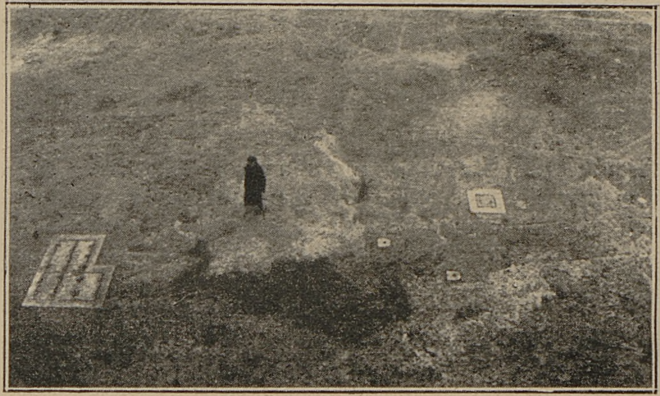
Hangar.



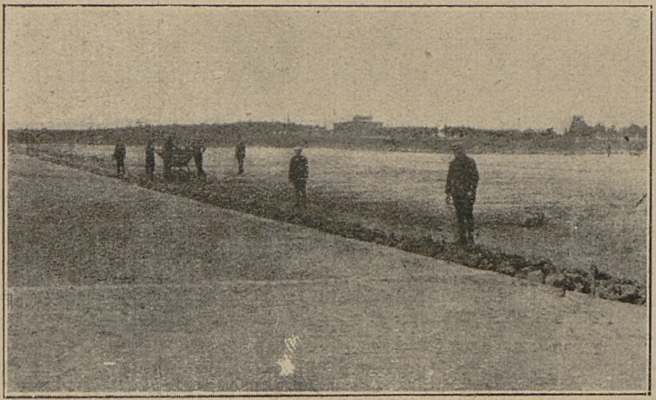
Wnętrze hangaru.



Składki bramowe hangaru w poszczególnych pozycjach.



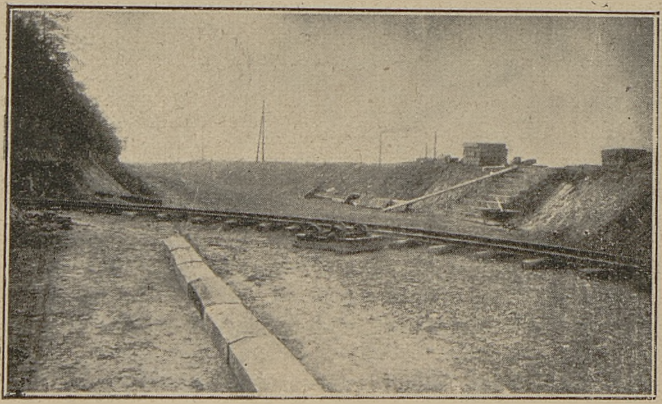
Wejście do stacji benzynowej.



Górne odwodnienie.



Plantowanie terenu.



Budowa szosy dojazdowej na lotnisko



Lotnisko katowickie w czasie Tyg. Lotn. w r. 1927.

KPT.-OBS. B. JAŁOWIECKI

O MUZEUM LOTNICZE

Stworzenie w stolicy Polski muzeum lotnictwa jest niewątpliwie jednem z najbardziej palących zagadnień, nieobjętych dotychczas niestety programem prac Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Posiadamy w Polsce dość liczne muzea, służące różnym przejawom życia narodowego, społecznego, ekonomicznego i t. d.,-brak nam dotychczas muzeum lotnictwa, tego potężnego czynnika propagandy lotniczej i tej istotnej skarbnicy dziejów walki o opanowanie przestworzy.

Nasi najbliżsi sąsiedzi ze Związku Sowieckiego wcześniej od nas zrozumieli znaczenie wychowawcze muzeów lotniczych i obecnie państwo sowieckie pokryło się gęstą siecią muzeów lotniczo-chemicznych.

A przecież właśnie dla nas sprawa ta nabiera szczególniejszego znaczenia z tego względu, żeśmy tworzyli własne lotnictwo w okresie śmiertelnych zmagań się na froncie w latach 1918-1920. Nasi lotnicy, odziedziczywszy w spadku po okupantach kilkadziesiąt starych gruchotów, nadających się raczej do kasacji, niż do walki w powietrzu, bronili przestworzy Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, znacząc kośćmi i krwią serdeczną pola i łany Polski. Dziś, gdy latamy już nie na „uskrzydlonych trumnach", lecz na potężnych nowoczesnych maszynach, musimy pokazać przyszłym zastępom pilotów, jakiego rodzaju samoloty unosiły w podniebne szlaki pierwszych pionierów polskiego lotnictwa. Muzeum lotnicze winno stać się symbolem ducha lotniczego i kuźnicą charakterów przyszłych pokoleń.

W przyszłem muzeum należy zgromadzić rozmaite typy płatowców, dzisiaj już wycofanych, silniki — od najbardziej prymitywnych do całkiem nowoczesnych, śmigła, balony, materjały, z których są wykonane płatowce, szybowce, modele latające i t. p. W dziale uzbrojenia trzeba umieścić rozmaitego typu bomby lotnicze, karabiny maszynowe, wyrzutniki, strzały metalowe, rzucane niegdyś z samolotów, i inne przedmioty, stanowiące uzbrojenie płatowca.

Koniecznem jest wprowadzenie działu meteorologicznego, a także komunikacyjnego, gdzie należałoby umieścić rozmaite przyrządy meteorologiczne i aerologiczne oraz wykresy i mapy z siecią komunikacyjno-lotniczą.

Oczywiście przy tworzeniu muzeum natrafiłoby się na pewne trudności, gdyż brak nam już niektórych typów płatowców, które przedtem składały się na uzbrojenie w lotnictwie wojskowem, lecz z posiadanych rysunków i fotografij można wykonać odpowiednie modele. Władze wojskowe posiadają sporo sprzętu lotniczego, obecnie nie przedstawiającego wartości dla armji, który udałoby się uzyskać bezpłatnie dla przyszłego muzeum. Gęsta sieć muzeów lotniczych, rozrzuconych po całym kraju, służąc propagandzie lotniczej, budziłaby gorące umiłowanie lotnictwa oraz podziw i cześć dla skrzydlatych rycerzy walczących i ginących w imię uskrzydlenia Polski.



90-kg. bomba lotnicza, przerobiona z pocisku artyleryjskiego w roku 1919 na froncie Poleskim w 8-ej eskadrze lotniczej





Zdjęcia z lotniczo-chemicznego muzeum Osoawiachimu

Lot okrężny Małej Ententy i Polski w r. 1928-m

W roku zeszłym aeroklub królestwa S.-H.-S. zainicjował „Lot okrężny Małej Ententy i Polski", który ma być organizowany rok rocznie kolejno przez jedno z państw, należących do Małej Ententy, i Polskę.

Czytelnicy Lotu Polskiego prawdopodobnie pamiętają, iż w r. z. załoga polska w osobach por.-pil. Żwirki i kpt.-obs. Popiela uzyskała drugie miejsce. Obecnie redakcja Lotu Polskiego otrzymała regulamin nowego „Lotu okrężnego Małej Ententy i Polski", organizowanego w sierpniu r. b. przez aeroklub Czechosłowacji. Konkurs ten obejmuje: 1) próbę eliminacyjną szybkości na podstawie przebytych 5 km.;

2) lot na przestrzeni Praga—Kraków—Warszawa—Lwów—Jassy—Bukareszt—Belgrad—Bratislawa — Praga, co wynosi 2917 km. 152 m (w linji powietrznej), z lądowaniami obowiązującemi w powyżej wskazanych miastach. Nocowanie obowiązuje na lotnisku w Bukareszcie;

3) próbę klasyfikacyjną, polegającą na osiągnięciu 5000 metrów wysokości.

Konkurs jest przeznaczony wyłącznie dla pilotów wojskowych, służących czynnie, wzgl. rezerwowych. Udział poza konkursem jest wzbroniony. Każde z państw, biorących udział, nie może delegować więcej niż 6 płatowców, koniecznie dwumiejscowych typu wojskowego, które mogą być seryjne lub prototypy, przyjęte przez władzę wojskową współzawodniczącego kraju. Jedynym warunkiem jest osiągnięcie na próbie szybkości nie mniej, niż 200 km/g.; płatowce, które nie sprostają temu warunkowi zostaną wyeliminowane. Klasyfikacja współzawodników zostanie dokonana według ilości osiągniętych punktów na podstawie formułki:

Ilość punktów $= \frac{V_o \cdot P_u}{T}$ gdzie Vo — to szybkość przeciętna, osiągnięta na szlaku Praga (lotnisko „Prostejow") —Kraków—Warszawa – Lwów—Jassy—Bukareszt—Belgrad—Bratislawa—Praga.

Pu—obciążenie, składające się: a) załoga (pilot, obserwator), b) waga wyekwipowania i uzbrojenia płatowca wzgl. równoważnik ciężaru, c) ciężar nieużyteczny.

T—przeciąg czasu, w którym osiągnięto wysokość 5000 m. podczas próby klasyfikacyjnej.

Zwycięzcą zostanie ten, kto osiągnie największą ilość punktów.

Ogólna suma nagród wynosi 150 tysięcy koron czeskich: 1 nagroda — 75 tys., 2-a 40 tys., 3-a — 25 tys., 4-a — 10 tys.

Zgodnie z regulaminem nagroda zostanie wypłacona pilotowi zwycięskiego płatowca.

Polskie lotnictwo wojskowe weźmie czynny udział w konkursie, niewiadomo tylko dotychczas ile płatowców zostanie wysłanych oraz jaki będzie skład imienny załóg. **B. J.**

Przed konkursem awionetek

WARUNKI DEPARTAMENTU IV LOTN. M. S. WOJSK. ODNOŚNIE DO WYPOŻYCZONYCH SILNIKÓW

1) Dep. Lotn. wypożyczy przez Zarząd Gł. L. O. P. P. silniki jedynie do awionetek, które otrzymają zaświadczenie odpowiadania warunkom minimalnym (conditions minimum) zdolności do lotu.

2) Pierwszeństwo do otrzymania silników mają Koła L.O.P.P., organizacje i zespoły.

3) Dep. Lotn. musi otrzymać od odpowiedniego Komitetu L.O.P.P., na terenie którego awionetka się buduje, gwarancję piśm., że silnik w razie niewypełnienia warunków konkursu, zostanie zwrócony Dep. Lotn. w takim stanie zużycia, w jakim w danej chwili będzie się znajdował, lecz w komplecie.

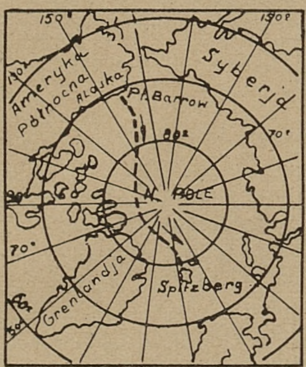
4) O ile awionetka zyska miejsce w konkursie, wykonawszy wszystkie warunki, a po konkursie otrzyma od przewidzianych władz prawo nawigacji, Dep. Lotn. odda silnik na własność właścicielom awionetki.

5) Zgłoszenia kandydatów będą rozpatrywane przez Komisję, składającą się z członków L.O.P.P. (Gł. Zarz.) i Dep. Lotn. i decyzja jej żadnym reklamacjom nie podlega.

Lot z Ameryki do Europy przez kraje polarne

Tydzień między 8—16 kwietnia był najbogatszym dotąd w rekordy lotnicze: w tygodniu tym bowiem odbyły się: lot Tokio—Paryż Costesa i Le Brixa, przelot „Bremen" przez Atlantyk, oraz przelot kpt. Wilkinsa i por. Eielsona między Alaską a Szpicbergiem drogą na biegun północny.

O ile każdy z pierwszych dwu raidów dzięki szczególnie prasie francuskiej i niemieckiej znalazł należyty oddźwięk w prasie europejskiej, o tyle, dziwnym zbiegiem okoliczności, lot kpt. Wilkinsa przeszedł bez echa, mimo że pod względem trudności, niebezpieczeństw, ryzyka, a pozatem i innych warunków był stokroć cięższym od raidów poprzednich.



---- Droga przelotu kpt. Wilkinsa

Istota raidu polegała na przebyciu w dn. 15—16 kwietnia przez kpt. australijskiego Wilkinsa i por norweskiego Eielsona lądowej pustyni arktycznej na przestrzeni 3500 klm. (większa niż odległość między Irlandją a Nową Ziemią) w czasie 20 g. 20 m.

Znaczenie raidu—połączenie poraz pierwszy Ameryki z Europą drogą polarną, wykazanie możliwości tej drogi na przyszłość, stwierdzenie użyteczności materjału lotniczego (specjalnie silnika) w krajach polarnych przy temperaturze dochodzącej do — 40⁰ C., eksploracja rejonów polarnych dla celów naukowych. Raid ten ze względu na warunki, w jakich był dokonany, może być porównany jedynie z raidem polarnym Amundsena. O powodzeniu raidu zadecydowały: dobór personelu, wybór świetnego materjału, oraz staranne przygotowania.

Co do personelu, to doprawdy trudnoby znaleźć dla dokonania tego lotu bardziej dobraną załogę w osobach pilota i nawigatora, niż por. Eielson i kpt. Wilkins. Pierwszy przez 4 lata był pilotem na najbardziej wysuniętej na północ linji powietrznej na Alasce, latając nad terenami, które pod względem niebezpieczeństwa dla lotnictwa trudnoby było znaleźć gdzieindziej. W roku 1927, wracając z kpt. Wilkinsem z długodystansowego lotu ćwiczebnego, wylądował w ciemną noc na lodowem polu wśród oceanu, o 120 klm. od ziemi stałej, instynktownie wyczuwszy miejsce, nadające się do możliwego lądowania wśród złomów olbrzymich lodu, lądowanie między któremi w innem miejscu groziłoby niechybną śmiercią. Po wylądowaniu lotnicy zmuszeni byli przez 18 dni iść polami lodowemi, aby dostać się do osiedli ludzkich. Kpt. Wilkins od 8 lat bez przerwy poświęcił swe wiadomości morskie dla niestrudzonych badań krajów polarnych.

Do przelotu był użyty jednopłat. z drzewa konstrukcji amerykańskiej „The Lockheed Vega", jedna z najbardziej udanych ostatnich koncepcyj lotniczych z silnikiem Wright Whirlwind 225 MK. Miejsca dla załogi zakryte; płatowiec był tak urządzony wewnątrz, aby mógł służyć za schronienie w razie konieczności dłuższego przebywania w krajach arktycznych. Materjały pędne — 1665 ltr. benzyny i 54 ltr. oliwy, gatunków normalnych.

Startów było kilka nieudanych, podczas których płozy metalowe były złamane i zamienione na drewniane. Start odbywał się na przygotowanym korytarzu o szerokości na ziemi w śniegu zaledwie 5 mtr. (od płozy każdej podwozia do ścianki korytarza zostawała zaledwie przestrzeń wolna szer. 45 cm.), długość korytarza 1750 mtr. Pilot Eielson podczas startu ostatecznego wyrwał maszynę przy szybkości 130 klm/godz. po przebiegnięciu 1500 mtr. Sam fakt startu w tych warunkach daje miarę wartości pilota. Start odbył się przy — 29⁰C. i dobrej pogodzie. Lot odbywał się przez $^3/_4$ drogi nad terenami, których dotąd nie oglądało oko ludzkie. Większość tych terenów to pustynia lodowa, usiana złomami skał lodowych, nigdzie ziemi, gdzieniegdzie w głębokich szczelinach widać było przepływy wodne.

Nadzwyczajne trudności nawigacyjne: w ciągu 20 godz. zmieniono kierunek 22 razy, częstokroć skręcając o 25⁰,—przyczyna: bliskość bieguna magnetycznego i nadzwyczaj silne o zmiennych kierunkach wiatry. Sekstans bardzo pomagał, choć i busole dobrze się spisywały. Lot odbywał się na wysokości od 1000 do 3000 mtr. Najniższa temperatura — 44⁰C. (w odległości 480 klm. od bieguna), w kabinie płatowca — 18⁰C. Większą część drogi lotnicy odbyli w dobrą pogodę. Przed Szpicbergiem natknęli się na olbrzymią burzę śnieżną, płatowiec był miotany jak piórko i dzięki tylko Eielsonowi udało się szczęśliwie wylądować.

Wichura była tak silna, że aparat stanął na przestrzeni 10 mtr. przy zetknięciu się z ziemią. Panowała dokoła taka zamieć i było tak ciemno, że na odległość 5 mtr. nie było nic widać. Benzyny zostało zaledwie na godzinę. Burza trwała przez 5 dni, które lotnicy spędzili w oczekiwaniu na pogodę, nie przypuszczając, iż o 30 klm. od nich znajduje się miasteczko. Po 5 dniach rozpoczęto nowy lot. Kpt. Wilkins zmuszony był popychać płatowiec po lodzie dla nadania mu rozbiegu przy starcie. Podczas dwóch startów, nie mogąc wskoczyć w ostatniej chwili do aparatu, pozostawał na lodzie i por. Eielson zmuszony był dwukrotnie lądować, aby zabierać swego potłuczonego towarzysza. Za trzecim dopiero razem kpt. Wilkinsowi udało się wskoczyć do płatowca i raid zakończył się szczęśliwie przez wylądowanie pod wspomnianem miasteczkiem.

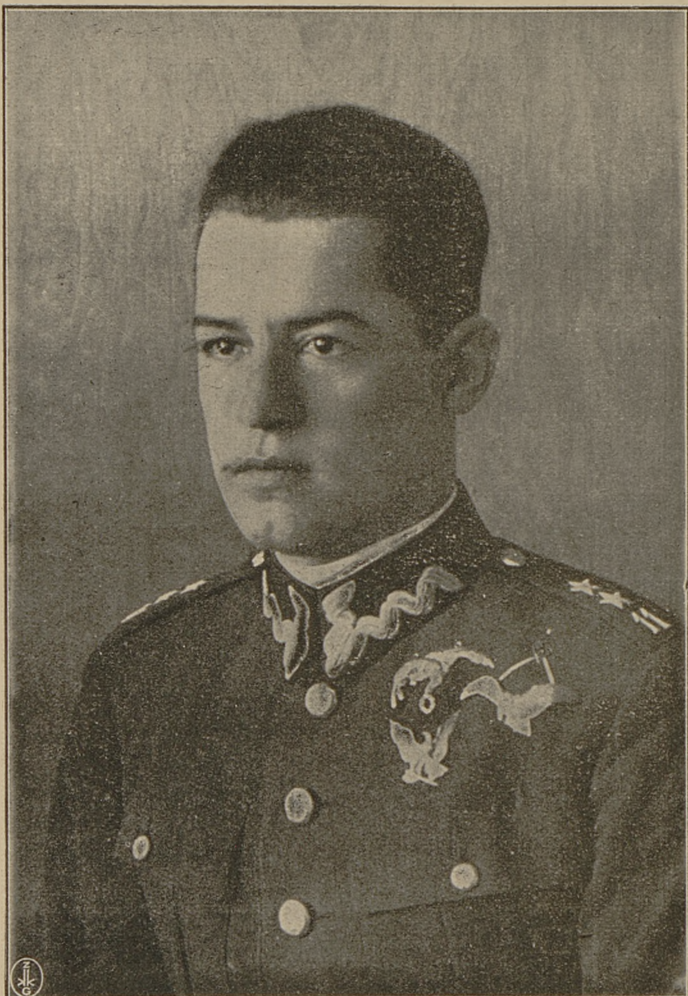
Lotnictwo może zapisać w swojej złotej księdze wspaniały w dziejach ludzkości przelot. *Z.M.P.*



Le Bourget. Odsłonięcie pomnika ku czci Nungesser'a i Coli'ego oraz Lindbergha.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. p. por. pil. ALEKSANDER CICHOCKI



Ś. p por. pil. Aleksander Cichocki.

W dniu 1 maja b. r. lotnictwo polskie poniosło ciężką stratę — mianowicie pod Lidą, w czasie lotu ćwiczebnego na Spadzie, zginął, wyskakując ze spadochronem, ś. p. por. pil. Aleksander Cichocki, jeden z najlepiej zapowiadających się naszych pilotów myśliwskich.

Urodzony w Ciechanowie w 1899 r., kończy w roku 1921 kurs Szkoły Podchorążych Piechoty w Bydgoszczy, służy następnie przez 3 lata w piechocie, z której w r. 1924 przechodzi do lotnictwa, wstępując do Szkoły Pilotów. W roku 1925 kończy Szkołę Pilotów i zostaje przydzielony, jako pilot myśliwski, do 11 Pułku Myśliwskiego w Lidzie, gdzie służy w eskadrze kpt. Orlińskiego. Tu też wybija się dzięki swym zdolnościom lotniczym, zdobywając sobie sławę jednego z najlepszych pilotów myśliwskich naszej armji, wykazując nieustraszoną odwagę i „serce" w lataniu.

W roku 1926 ś. p. porucznik Cichocki bierze udział razem z płk. Rayskim, płk. Kossowskim i por. Kuzianem w raidzie do państw bałtyckich — Estonji, Łotwy i Finlandji, gdzie wspaniałe loty i akrobacje w trójce naszych pilotów wzbudziły podziw lotników państw nadbałtyckich. W sierpniu 1927 roku, zostaje delegowany, łącznie z płk. Kossowskim i kpt. Orlińskim, na międzynarodowe konkursy lotnicze w Zurychu, gdzie zdobywa brawurowo drugie miejsce wśród ogólnej konkurencji międzynarodowej w konkursie płatowców na szybkość. Odtąd aż do ostatnich dni, ciągle na stanowisku, lata z nadzwyczajnem zamiłowaniem, to też zostają mu powierzane coraz odpowiedzialniejsze zadania lotnicze. Ostatnio przeprowadzał próby z płatowcami myśliwskiemi w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa.

Kochany serdecznie przez kolegów, ceniony przez podwładnych, ś. p. por. Cichocki zostawił po sobie jak najlepsze wspomnienie, pogrążając nasze lotnictwo w głębokim smutku i żałobie.

Cześć Jego pamięci!

Ś. p. ppłk. APOLINARY KSIĘŻOPOLSKI

Dnia 18 maja b. r. zmarł eksperymentator Wojskowego Instytutu Gazowego, em. ppłk. lekarz weterynarji Apolinary Księżopolski.

Ś. p. ppłk. Księżopolski zmarł nagle na posterunku, prowadząc umiłowane przez siebie badania, otoczony gronem lekarzy, przed którymi wykonywał sekcję zwierzęcia po doświadczeniu toksykologicznem.

Urodzony w roku 1866 w Warszawie, po ukończeniu gimnazjum realnego i studjów weterynaryjnych również w Warszawie, zmuszony do wyjazdu do Rosji, osiadł w Ufie, gdzie pracował w ciągu 28 lat jako lekarz weterynarji. Na obczyźnie poświęcał wiele czasu polskim organizacjom społecznym oraz miejscowemu kościołowi katolickiemu. W czasie wojny światowej ze szczególną pieczołowitością zajmował się emigrantami polskimi.

W 1918 roku wstępuje do wojska polskiego w randze majora i zostaje mianowany lekarzem weterynarji garnizonu warszawskiego.

Po przejściu na emeryturę pracuje w Wojskowym Instytucie Gazowym, aby jako dzielny pracownik zasłużyć na uznanie przełożonych i ógólny szacunek kolegów.

Pracowity, cichy, niezwykle uczynny, odszedł takim, jakim był całe życie.

OBRONA PRZECIWGAZOWA

ROLA CZERWONEGO KRZYŻA W OBRONIE LUDNOŚCI CYWILNEJ PRZED WOJNĄ CHEMICZNĄ

(Według rezolucji konferencji w Brukseli).

I. Rola Komitetu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża.

A. Rola Komitetu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża, jako organu międzynarodowego — wykonawczego w stosunku do zadań obrony.

1) Stworzenie staraniem organizacyj narodowych Czerwonego Krzyża w siedzibie Komitetu Międzynarodowego C.K. centrum dokumentacji, zawierającej wszystkie publikacje odnośnie obrony przeciwgazowej, zrealizowanych programów rządów w tej dziedzinie, jak również wszystkich sposobów używanych dla ochrony robotników w zakładach, gdzie panuje zabójcze powietrze.

2) Staraniem Komitetu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża nastąpi również rozpowszechnienie tej dokumentacji.

3) Przygotowanie przez Komitet Międzynarodowy Czerwonego Krzyża broszur popularnych, ilustrowanych, celem zaznajomienia ludności cywilnej z wszelkiemi środkami ochronnemi przed wojną chemiczną.

4) Przygotowanie ogólnego programu szkolenia ludności w obronie przeciwgazowej i niesieniu pomocy zagazowanym.

5) Starania u rządów celem otrzymania pomocy finansowej dla działalności Czerwonego Krzyża w sprawie obrony ludności cywilnej przed wojną gazową.

6) Zwołanie przyszłej konferencji Międzynarodowej Komisji Ekspertów.

7) Polecenie ekspertom przygotowania referatów w niektórych sprawach, wymagających specjalnego opracowania, celem przedstawienia ich na przyszłej konferencji Komisji.

B. Zagadnienia, których naukowe przestudjowanie winno być podjęte staraniem Komitetu Międzynarodowego C. K.

1) Ogłoszenie międzynarodowego konkursu celem otrzymania planu idealnego schronu przeciwgazowego.

2) Ogłoszenie międzynarodowego konkursu, celem ustalenia najlepszego odczynnika, wykazującego obecność iperytu.

3) Przestudjowanie odpowiedniego typu wentylatorów, przeznaczonych do wytwarzania w schronach nadciśnienia, opracowanie zużytkowania motorów codziennego użytku dla wprawienia w ruch wentylatorów.

4) Studja nad ubraniami ochronnemi i odpowiednim materjałem dla drużyn dezynfekcyjnych.

5) Studja nad przechowaniem w schronach przeciwgazowych zapasów substancyj neutralizujących.

6) Opracowanie sposobów, za pomocą których zatruta przez gazy toksyczne żywność może być odtruta.

7) Sposoby oczyszczania zatrutej wody.

II. Rola organizacyj narodowych Czerwonego Krzyża.

A. Utworzenie narodowego organu wykonawczego.

1) Utworzenie pod znakiem Czerwonego Krzyża narodowych Komisyj mieszanych, mających za zadanie wprowadzenie w życie praktycznych zarządzeń obrony, jak:

a) rozpowszechnienie wskazówek, potrzebnych ludności
b) formowanie personelu drużyn ratunkowych, dezynfekcyjnych i ewakuacyjnych, wyposażonych w odpowiednie zdolności, a zwłaszcza zdolności fizyczne;
c) sporządzenie spisu budowli, nadających się na schrony przeciwgazowe;
d) urządzenie schronów zbiorowych,
e) tworzenie zapasów materjałów ochronnych i sanitarnych;
f) organizowanie lokali, zapewniających pomoc zagazowanym (stacje pomocy, szpitale, zakłady kąpielowe i t.d.);
g) środki, mające na celu zapewnienie w czasie wojny rozporządzalnych laboratorjów, gdzie mogłyby być badane środki toksyczne, używane przez nieprzyjaciela, i odnośne środki ochronne.

B. Wyszkolenie ludności i formowanie drużyn specjalnych.

1) Instrukcje, przeznaczone dla ludności cywilnej odnośnie obrony przeciwgazowej i pomocy, jaką należy udzielać zagazowanym.
2) Wyszkolenie tłumów celem wytworzenia „dyscypliny", w razie klęsk ogólnych.
3) Instrukcje dla drużyn dezynfekcyjnych.
4) Formowanie drużyn ratowniczych.
5) Formowanie kadry instruktorów celem wyszkolenia ludności.

C. Zagadnienia taktyczne.

1) Ustalenie wspólnie z rządem planu środków do przedsięwzięcia w razie ataku.
2) Pomoc, którą należy okazać zakładom, specjalnie wystawionym na ataki gazowe, a to celem utworzenia stacyj ratowniczych.
3) Pomoc, udzielana rządom w przygotowaniach do ewakuacji pewnej części ludności, znajdującej się w miejscu zaatakowanem.

D. Dokumentacja.

Wysyłanie do Komitetu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża wszelkich posiadanych informacyj i wydawnictw, odnoszących się do wojny chemicznej.

PROFESOR ANDRÉ MAYER W POLSCE



Stoją od lewej do prawej: *inż Bogumił Hummel, pułk. dr. Ludwik Zembrzuski, dyr. Władysław Baliński, inż. Eugenjusz Berger, prof. pptk. Zygmunt Wojnicz-Sianożęcki, ppłk. dr. Bohdan Zakliński, prof. dr. Włodzimierz Lindeman, kpt. Jerzy Misiński, kpt. inż. Tadeusz Kalusiński*
Siedzą od lewej do prawej: *dyr. dr. Zenon Martynowicz, Anna Paszkowska, sekretarka generalna P. C. K., prof. dr. André Mayer, dr. Karol Vacqueret, gen. dr. Stanisław Rouppert*

W połowie maja br. bawił w Warszawie profesor College de France w Paryżu, dr. André Mayer, jeden z najwybitniejszych fachowców świata w dziedzinie walki i obrony chemicznej.

Prof. Mayer przybył do Polski na zaproszenie Zarządu Głównego Polskiego Czerwonego Krzyża, jako przewodniczący Sekcji Obrony Zbiorowej na konferencji międzynarodowej ekspertów Czerw. Krzyża dla spraw obrony przeciwgazowej ludności cywilnej, odbytej w Brukseli w dniu 16 i 17 stycznia br.

Zarząd Główny L. O. P. P., korzystając z obecności prof. Mayera w Warszawie, zorganizował w dniu 11 maja dwie konferencje informacyjne z udziałem członków Zarządu Głównego, Wojewódzkiego i Stołecznego L. O. P. P. i Czerwonego Krzyża. Na konferencjach tych ppłk. inż. Wojnicz - Sianożęcki wygłosił dwa referaty: 1) o schronach dla ludności cywilnej, 2) o dostosowaniu wielkich miast do zagadnień obrony przeciwlotniczo - gazowej.

Po każdym referacie zabieral głos prof. Mayer, rozważając wszystkie zasadnicze problemy, poruszone przez ppłk. Sianożęckiego.

Profesor Mayer był podejmowany przez członków Zarządu Głównego L. O. P. P. śniadaniem, na którem viceprezes dr. K. Vacqueret wygłosił przemówienie na cześć tak znakomitego gościa.

UROCZYSTE PRZEKAZANIE WAGONÓW OBRONY PRZECIWGAZOWEJ

Ministerstwo Komunikacji od roku prowadzi planową pracę w kierunku zorganizowania na Kolejach Państwowych obrony przeciwgazowej, mając na względzie dobro Państwa oraz 100,000 pracowników kolejowych i licznych ich rodzin, których wróg nie będzie oszczędzał, gdy zechce zniszczyć środki komunikacyjne i stacje kolejowe.

Hasło organizowania obrony przeciwgazowej na kolejach zostało rzucone przez Zarząd Główny T. O. P. oraz liczne jego Oddziały na terenie poszczególnych Dyrekcyj Kolejowych. Dzięki inicjatywie Naczelnika Wydziału Min. Kom. p. Katolińskiego oraz jego referenta p. Kalickiego, którzy samorzutnie obarczyli się obowiązkiem kierowania akcją obrony przeciwgazowej, a następnie przy pełnem poparciu p. viceministra Czapskiego sprawa wkroczyła na właściwe tory. Zamiast straszenia ludności przystąpiono do rzeczy realnych, do szkolenia.

Problem szkolenia, przy tak licznym personelu i tak rozległej sieci kolejowej, wymagał stosunkowo bardzo dużych kredytów i stwarzał konieczność zatrudnienia dodatkowo setki instruktorów. Problem ten został rozwiązany w sposób tani i bardzo praktyczny przez urządzenie szkół ruchomych w wagonach kolejowych, pomysłu Zarządu Gł. T.O.P., który już taki wagon posiadał do swoich własnych celów propagandy i szkolenia. W tym celu Ministerstwo Komunikacji poleciło przerobić 9 wagonów według projektu inż. Stecewicza w Bydgoszczy, na wagony specjalne obrony przeciwgazowej.

Wnętrze każdego wagonu cztero-osiowego zostało podzielone na cztery przedziały, a więc: salkę wykładową i projekcyjną, kabinę do aparatu filmowego i przezroczy, przedział prelegenta i komorę gazową. Całą wartość i treść wagonu zawiera salka wykładowa, która jest w stanie pomieścić około 30 słuchaczy naraz. Posiada ona wszelkie eksponaty z dziedziny walki i obrony chemicznej, tablice poglądowe, ilustracje i fotografje, woskowe odlewy rąk i nóg oparzonych iperytem, słowem, posiada wszystko to, co stanowi podstawę do teoretycznego i praktycznego wyszkolenia kolejarzy. Nie zapomniano również o tak ważnej dziedzinie jak telefonowanie w masce, i w tym celu zostały zainstalowane dwa aparaty telefoniczne — jeden w komorze gazowej, drugi w sali wykładowej. Salka wykładowa, posiadająca światło z góry, może być o każdej porze zaciemniona i przystosowana do wyświetlania filmów instrukcyjnych oraz przezroczy.

Całego wyposażenia wagonów w sprzęt techniczny, instrukcyjny i szkolny dokonał Zarząd Główny L. O. P. P. na rachunek Min. Komunikacji.

W dniu 4 maja b.r. na dworcu Głównym w Warszawie nastąpiło uroczyste przekazanie wagonów odnośnym Dyrekcjom.

Uroczystość rozpoczęła się odprawieniem modłów i poświęceniem wagonów przez biskupa polowego księdza Galla, który w pięknem przemówieniu sławił humanitarną akcję Min. Komunikacji, nawiązując do słów „od powietrza, głodu, ognia i wojny zachowaj nas Panie". Po krótkiem żołnierskiem przemówieniu p. viceministra Wojny gen. Konarzewskiego, min. Komunikacji p. Romocki przeciął symboliczną wstęgę Wagonu Warszawskiego, wprowadzając do środka przedstawicieli Rządu. Kolejno zostały zwiedzone przez uczestników uroczystości wszystkie Wagony, w których demonstrowano urządzenia wewnętrzne.

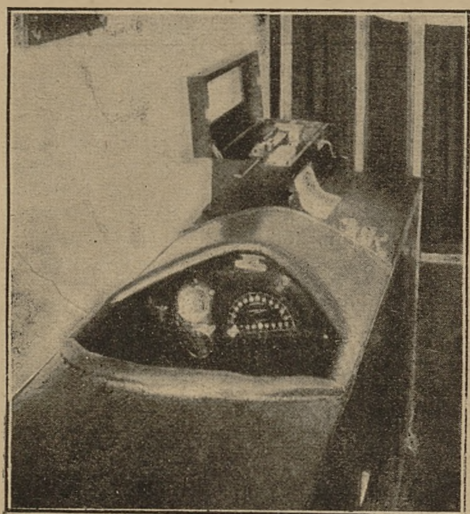
Tegoż dnia wagony opuściły Warszawę, udając się do swoich dyrekcyj, ażeby bezwłocznie przystąpić do pracy.

OTWARCIE PRACOWNI FIZJOLOGICZNEJ I PSYCHOTECHNICZNEJ CENTRUM BADAŃ LOTNICZO-LEKARSKICH.

PRZEMÓWIENIE PUŁK. DR. ADAMA HUSZCZY.

Jako kierownik nowo utworzonego Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich, witam Panów i dziękuję serdecznie, żeście raczyli przybyć na tę skromną uroczystość, która ma jednak dla rozwoju naszego rodzimego lotnictwa znaczenie poważne. Jest to skromny zaiste zaczątek tej olbrzymiej pracy, która leży dopiero przed nami, a która gdzieindziej została już w dużej mierze wykonaną. W Europie Zachodniej i w Ameryce Północnej już spożywają owoce tych badań, do których my tu dopiero przystępujemy.

Chodzi o rzecz ważną — o spotęgowanie i zabezpieczenie tej siły potencjalnej naszego lotnictwa, która tkwi w tak skomplikowanym i delikatnym mechanizmie żyjącym, jakim jest organizm lotnika. Jak różnemi bowiem są typy silników płatowcowych i samych płatowców, których konstrukcja i wytrzymałość stanowi w dużym stopniu o powodzeniu lotu, tak jeszcze bardziej różnemi są organizmy poszczególnych lotników — ich siła, energja, bystrość, wytrzymałość—słowem, ich kwalifikacje psychofizyczne. Określenie tych kwalifikacyj jest sprawą nie mniej ważną, niż wszelkie próby mechaniczne i aerodynamiczne, dokonywane nad przyrządami do latania i temi materjałami, które służą do ich budowy. Należyte przeprowadzenie oceny zdolności fizycznych i psychicznych danej jednostki do służby w powietrzu jest warunkiem nieodzownym nadania naszemu lotnictwu najwyższej sprawności i wytrzymałości — przez właściwy dobór personelu latającego. Jest to zarazem najlepsze zabezpieczenie od wypadków, nieuniknionych wprawdzie w tak trudnej walce z przyrodą, jaką jest szczytny zawód lotnika, lecz ograniczonych do minimum przez umiejętny dobór pilotów, jak to zgodnie wykazują wszystkie statystyki państw Zachodnio-europejskich i Stanów Zjednoczonych.



Aparat Reid'a

Czas więc był najwyższy, abyśmy i my wkroczyli na tę drogę jedynie celowej, bo naukowej organizacji pracy w lotnictwie, na którą wkroczyły inne narody już od lat dziesięciu. To też potrzeba takiej placówki u nas była już odczuwana oddawna, a obecny Szef Dep. San. gen. Rouppert już przed trzema laty, jeszcze jako wykładowca Oficerskiej Szkoły Sanitarnej, rozpoczął pierwsze badania w tym kierunku na terenie tutejszego lotniska. Dzięki zainteresowaniu się tą sprawą Departamentu Sanit. wespół z Depart. Lotnictwa powstała w r. 1926 Sekcja Lotniczo - Lekarska, jako część składowa Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, która stanowiła pierwszy organizacyjny zawiązek planowych badań naukowych w dziedzinie psychofizjologji lotnictwa, zaś w roku 1927 zostały rozpoczęte na całym obszarze państwa systematyczne badania wojskowo - lekarskie personelu latającego według metod, przyjętych w innych krajach, mających poza sobą już długoletnie doświadczenie.

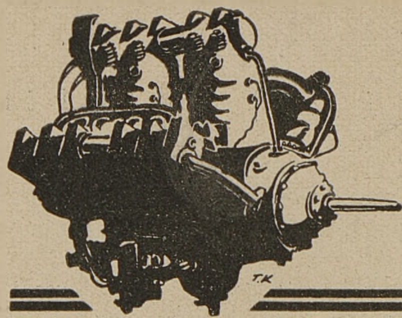
Początki pracy Sekcji lotniczo-lekarskiej były trudne — ze względu na brak pomieszczenia i brak potrzebnych przyrządów do badań. Wówczas to Koło Skarbowców № 140 L. O. P. P., ożywione duchem obywatelskim i zrozumieniem pilnej potrzeby takiej placówki naukowej, przyszło z wydatną pomocą materjalną, ofiarując na ten cel uzbieraną ze składek sumę 30,000 złotych. Dzięki tak hojnemu poparciu stało się możliwem uzupełnić aparaturę Sekcji tak kosztownym przyrządem, jak aparat pomysłu angielskiego inżyniera - pilota Reida, który tu Panowie widzą. Sprowadzenie tego aparatu z Anglji wymagało dłuższego czasu, a należyte jego zmontowanie i uruchomienie dla systematycznych badań okazało się możliwem dopiero od chwili uzyskania tego oto pomieszczenia, którem rozporządzamy dopiero od dwóch miesięcy. Stanowi ono zaledwie czwartą część tego całego budynku, w którym ma być rozmieszczone Centrum Badań ze wszystkiemi swemi działami pracy, co mogłoby nastąpić już za parę miesięcy, o ileby kredyty na remont zostały przyznane.

Tymczasem śpieszyliśmy podzielić się z Panami swoją radością z powodu uzyskania tej skromnej narazie placówki w tych kilku izbach, do których wiedzie droga przez nieremontowaną jeszcze część budynku, a więc niemiłą dla oka, za co serdecznie miłych gości przepraszamy.

Kończę swe krótkie przemówienie płynącem z głębi serca podziękowaniem dla Koła Skarbowców za ich pomoc w naszych dążeniach do stworzenia Pracowni psychotechnicznej C. B. L. L., którą złączyliśmy na zawsze z nazwą Koła nietylko we wdzięcznej naszej pamięci, ale i w słowach wyrytych na tej tablicy, która za chwilę zostanie odsłonięta.



Otwarcie pracowni fizjologicznej i psychotechnicznej C. B. L. L.



NOWOŚCI W DZIALE TECHNIKI LOTNICZEJ

Oznaczenia:

Dla charakterystyk samolotów używa się stale następujących oznaczeń:

Wymiary:

Rozpiętość . . . . b
Długość l
Wysokość . . . . h
Głębokość skrzydła . . . t
Rozstawienie skrzydeł dwupłatu r
„ kół podwozia . . d

Powierzchnie:

Nośna . . . . S
Opierzenia poziomego . . . S'
„ pionowego . . . S''

Silnik: Moc . . . . N

Ciężary:

Ciężar własny . . . . . Pw
„ użyteczny . . . . Pu
Ciężar całkowity . . . . Pc
Ładunek handlowy . . . Ph
Obciążenie powierzchni . . ps
„ mocy . . . . pn

Cechy lotu:

Największa szybkość pozioma . V max.
Szybkość lądowania . . . V min.
„ wznoszenia się . . vo
Pułap . . . . H
Zasiąg lotu . . . . . . D
Max. czas lotu . . . . . T.

Samoloty

FRANCJA

Caudron 109. — Jest to ta awionetka, na której w jesieni ub. r. Knipping przeleciał bez lądowania z Paryża do Królewca.

Jednopłat drewniany z górnem skrzydłem, usztywnionem skośnemi zastrzałami. Silnik gwiazdowy, chł. powietrzem Salmson 40 MK. Stery nie kompensowane, podwozie typu klasycznego.

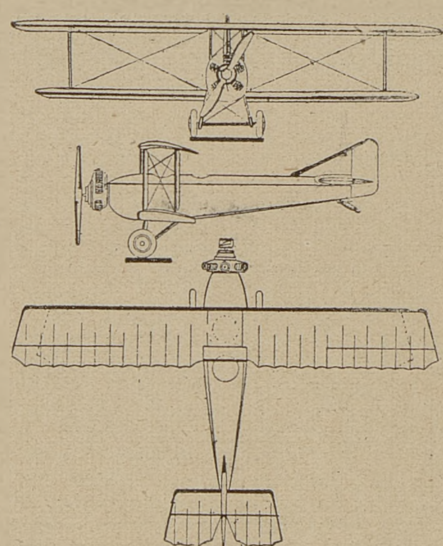
Kadłub o wręgach sztywnych. Usztywnienie w płaszczyznach dźwigarów zapomocą drutów. Siedzenie pilota przestawialne, pozwala na umieszczenie spadochronu.

Charakterystyki:

Wymiary: b = 11,5 m.
l = 6,4 m.
h = 2,5 m.
S = 19,14 m².
Silnik: Salmson N = 40 MK.
Ciężary: Pw = 345 kg.
Pu = 223 kg.
Pc = 568 kg.
ps = 29,8 kg/m²
pn = 12,35 kg/MK

Wyniki lotu: Vmax = 123 km/g.
Dnorm = 480 km.

Caudron 161 — Turystyczny dwupłat dwumiejscowy z silnikiem Salmson 60 MK. Francuski odpowiednik Moth'a, jednak nieco tańszy od niego. Konstrukcja prosta, drewniana. Skrzydła o dość znacznem wydłużeniu (górne — λ = 7,5) połączone 1 parą zastrzałów. Górne skrzydło zamocowane na krótkim baldachimie. Stery i lotki nie kompensowane. Skrzydła dają się złożyć wzdłuż kadłuba; zabieg ten trwa przy 2 pracownikach wprawnych 67 sekund. Siedzenia pilota i pasażera za sobą. Podwozie typu klasycznego. Samolot jest wyposażony w



Caudron 161.

rozrusznik (Saintin'a) i gaśnice. Korzystny wygląd całości psuje tylko zupełnie odsłonięty, a więc dający znaczny opór silnik.

Charakterystyki:

Wymiary: b = 9 m.
l = 6,45 m.
h = 2,42 m.
t = 1,25 m.
d = 1,4 m.
S = 20 m².
Silnik: Salmson N = 60 MK.
Śmigło: Merville, średnica 2,1 m.
Ciężary: Pw = 361 kg.
Pu = 176 kg.
Pc = 584 kg.
ps = 29,3 kg/m².
pn = 9,7 kg/MK

Wyniki lotu: Vmax = 142 km/g.
H = 3450 m.

Spad 56. — Dwupłat komunikacyjny, podobny z wyglądu do znanego w Polsce Spad-Berline.

Konstrukcja mieszana: dźwigary skrzydeł z duralu, żeberka drewniane. Kadłub typu „monocoque" z trzech warstw fornieru, opłótniony.

Tuż za silnikiem (gwiazdowym) przedział pilotów. Zmianę tę w stosunku do Berline przeprowadzono dla poprawienia widoczności. Silnik zamocowany na koźle duralowym. Po wyjęciu dwóch sworzni można silnik z łożem naokoło dwóch pozostałych obrócić, co ułatwia czyszczenie. W kabinie — o małych niestety oknach— jest 6 foteli. Małe, trójkątne drzwi z lewej strony. Zbiorniki na baldachimie. Podwozie typu trójnogowego z amortyzacją gumową w tylnym goleniu. Pojedyńcze ciągi amortyzatora są niezależne od siebie, więc zerwanie jednego z nich nie powoduje zniszczenia amortyzacji. Wyposażenie przeciwogniowe normalne (przegroda, gaśnice).

Charakterystyki:

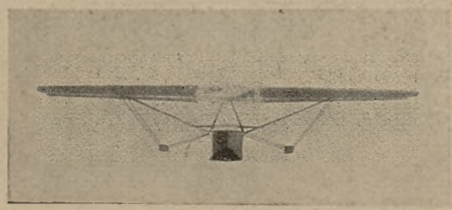
Wymiary: b = 13,13 m.
l = 9 m.
h = 4,1 m.
t górne = 2 m.
d = 2 m.
S = 46 m².
Silnik: Jupiter N = 420 MK.
Ciężary: Pw = 1370 kg.
Pu = 1330 kg.
Pc = 2700 kg.
ps = 57 kg/m².
pn = 6,4 kg/MK.
Wyniki lotu: Vmax = 195 km/g.
D = 600 km.

HISZPANJA

„Canete"—wodnopłat dla celów wojskowych (wywiad — bombardowanie).

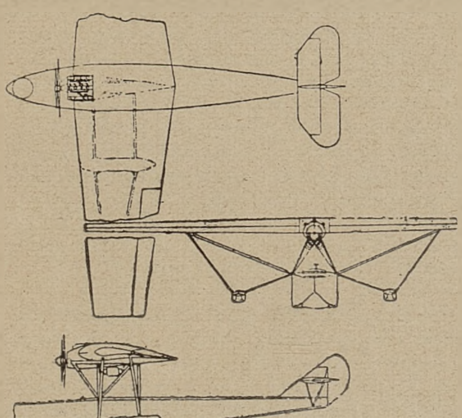
Jest to jednopłat łodziowy (flying boat) o nadzwyczaj pięknych linjach konstrukcyjnych. Zwłaszcza w widoku z przodu rysunek odznacza się jasnością, prostotą i elegancją. Wykończono samolot i oblatano w ciągu ubiegłej zimy. Skrzydło o grubym profilu, zwężające się

znacznie ku końcom jest umieszczone wysoko ponad kadłubem — łodzią. Do zamocowania skrzydła służy piramida oraz po parze zastrzałów z każdej strony. Skrzydło jest drewniane, kryte sklejką. Silnik (Lorraine 450 MK) jest bardzo



Wodnopł. Canete, siln. Lorraine-Dietrich 450 MK.

pięknie w budowany częściowo w skrzydle tak, że daje opór możliwie mały. Jako chłodnica służą dwa Lamblin'y umieszczone tuż pod silnikiem. Tworzywo kadłuba, pływaków, zastrzałów i opierzenia pionowego stanowi galwanizowana blacha stalowa (patent konstruktora, inż. Canete). Zarówno wręgi, podłużnice, jak i pokrycie (przenoszące obciążenia) są wykonane z owej blachy, która na górnej powierzchni łodzi i na pływakach jest falistą dla zwiększenia wytrzymałości na odkształcenia miejscowe. Miejsc w kadłubie 4. Strzelec, 2 pilotów i jeszcze jeden strzelec dalej w tyle. Pływaki (każdy z nich ma 3 m. długości i daje wypór 300 kg) są zamocowane na 2 parach prętów, biegnących od obu końców zastrzałów. Zbiorniki paliwa znajdują się w kadłubie w ilości 2, każdy po 300 l.,



Wodnopł. Canete.

pompka, napędzana wiatraczkiem tłoczy ze zbiorników benzynę do opadowego zbiornika w skrzydle za silnikiem. Opierzenie o kształtach klasycznych jest zbudowane z rur stalowych, pokrytych płótnem. Wyjątek, jak wspomniano, stanowi statecznik pionowy oraz dolna część steru kierunkowego. Oba stery są odciążone. Lotki, obficie wymiarowane, są nieodciążone.

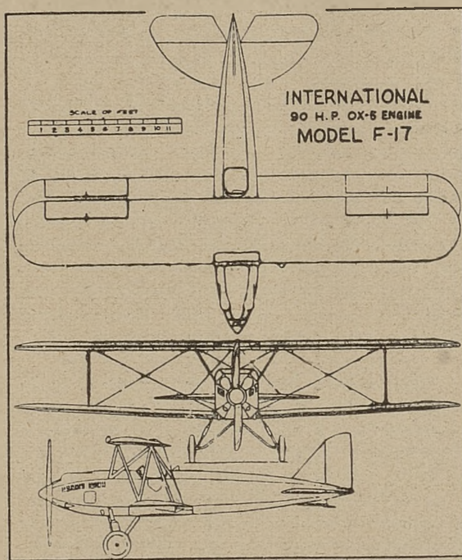
Charakterystyki:

Wymiary: b = 18,00 m.
l = 12,60 m.
h = 3,50 m.
S = 54 m².
Silnik: Lorraine—Dietrich N = 450 MK.
Ciężary: Pw = 1600 kg.
Pu = 1100 kg.
Pc = 2700 kg.
ps = 50 kg/m²
pn = 6,25 kg/MK

Cechy lotu: Vmax = 200 km/g
T = 5 godz.
H = 5500 m.
Czas rozbiegu tr = 40″

STANY ZJEDNOCZONE

„International F. 17 — Trzymiejscowy dwupłat, wyposażony w popularny w Ameryce silnik Curtiss OX—5. Konstrukcja drewniana (całkowicie; jest to obecnie dość rzadki wypadek za Oceanem). Skrzydła o dźwigarach skrzynko-



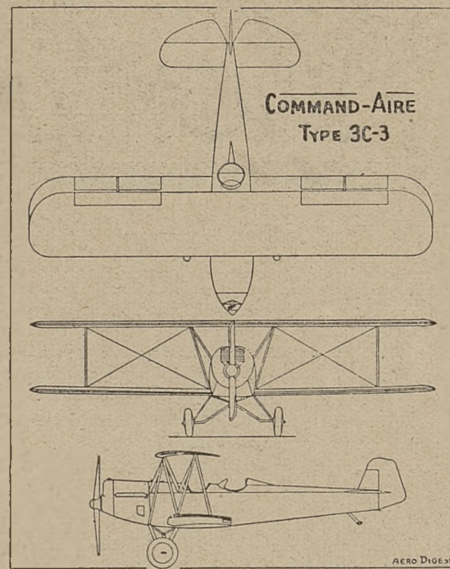
wych, rozpórkach z rur stalowych. Zwraca uwagę umieszczenie krótkich lotek (zato w górnych i dolnych skrzydłach) nie w końcu skrzydeł, lecz o ok. 90 cm. bliżej kadłuba. Ma to usuwać powód drgania skrzydła. Kadłub ma przekrój 8-kątny. Kryty jest sklejką mahoniową (Haskelite). Opierzenie obficie wymiarowane posiada stery nieodciążone. Stateczniki usztywnione drutami. Linki sterowe biegną wewnątrz kadłuba. Pasażerowie siedzą w pobliżu środka parcia, dzięki czemu lot może się odbywać z dowolnem obciążeniem handlowem. Przedział pasażerów jest obszerny (szerokość = 1 m). Podwozie trójnogowe z amortyzacją oleo-gumową w goleniach. Łoże silnika z rur stalowych, łatwo odejmowane. Wykończenie malarskie samolotu jest nader staranne: 9 warstw, z tego 4 lakieru, jest kolejno nakładanych.

Charakterystyki:

Wymiary: b = 10,7 m.
l = 7,6 m.
S = 33,4 m.
Silnik: Curtiss OX—5; N = 90 MK.
Ciężary: Pw = 590 kg.
Pu = ok. 400 kg.
Pc = ok. 990 kg.
ps = ok. 29,7 kg/m².
pn = ok. 11 kg/MK.
Profil: U. S. A. 27
Spółczynnik bezp. n = 7.

„Command Aire" (Arkansas Aircraft Co.) i **„Swallow"**. — Są to dwa samoloty analogiczne pod wielu względami choć pochodzą z różnych wytwórni. Oba należą do nadzwyczaj rozpowszechnionej w Ameryce Półn. kategorji 3 miejscowych dwupłatów (najlepszy typ do komunikacji bocznikowej).

Kadłuby — według recepty amerykańskiej — z rur stalowych spawanych.



Podwozia — typu trójnogowego. Skrzydła — jak zwykle w maszynach amerykańskich — drewniane, kryte płótnem.

Komora płatowa — po jednej parze stojaków z każdej strony, prócz tego w „Command Aire" po jednej parze tuż obok kadłuba (od dolnej krawędzi kadłuba do węzłów baldachimu).

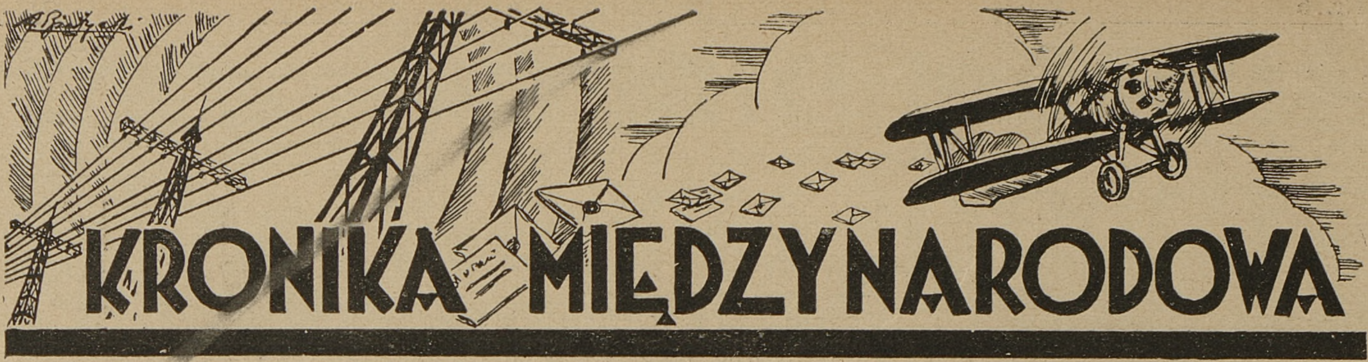
Opierzenia — z rur stalowych, spawanych. To są cechy podobne. Zaś różnice między opisywanemi samolotami są nie liczne i nie istotne. Tak np. „Command Aire" ma lotki umieszczone nie w końcach skrzydeł, lecz nieco zbliżone do kadłuba, podczas gdy „Swallow" ma lotki klasyczne. „Swallow" nie posiada baldachimu, tylko piramidę, do której bezpośrednio doczepia się obie połowy górnego skrzydła.

Silnik w obu samolotach (jak zresztą w 95% maszyn tej kategorji) jest Curtiss OX — 5, mocy 90 MK.

Oto charakterystyki:

	„Command Aire"	„Swallow"
Wymiary:		
b	9,60 m.	10,00 m.
l	7,47 m.	7,05 m.
h	2,44 m.	2,75 m.
t	1,53 m.	—
r	1,53 m.	—
S	27,9 m²	—
Ciężary:		
Pw	578 kg.	566 kg.
Pu	363 kg.	453 kg.
Pc	941 kg.	1019 kg.
ps	33,8 kg/m²	—
pn	10,5 kg/MK	11,3 kg/MK
Cechy lotu:		
V max	164 km/g	161 km/g.
V min	58 km/g	56 km/g.
V ek	—	138 km/g.
D	645 km.	965 km.
H	—	6100 m.

Z podobieństwa danych i osiągniętych wyników można wnosić, że wytworzyło się w St. Zjedn pewne pojęcie typu „standard", do którego mniej lub więcej zbliżają się wszyscy konstruktorzy.



ANGLJA

Nowy lot sir Cobhama. W zeszłym numerze Lotu Polskiego pozostawiliśmy sir Cobhama na jego wodnopłatowcu Short „Singapore" w Durbanie. Po dłuższym odpoczynku wyleciał on dalej w dniu 27 marca, i 30 wodował w Simons Bay, (porcie Cape Town), kończąc w ten sposób swój lot w jedną stronę. Dnia 3 kwietnia rozpoczął się lot powrotny, wzdłuż wschodniego brzegu południowej Afryki. W dniu 9-ym stanął sir Cobham w Libreville (belgijskie Kongo) i przez Lagos doleciał 15 kwietnia do Takoradi (Gwinea).

Poświęcenie nowego portu lotniczego w Croydon. W dniu 2 maja otwarte zostały i uroczyście poświęcone przez małżonkę sekretarza Stanu dla Lotnictwa, panią Maud Hoare, nowe budynki portu lotniczego Londynu Croydon. W mowie powitalnej sekretarz Stanu oświadczył, że port croydoński jest obecnie największym i najlepiej urządzonym portem lotniczym w Europie, i zacytował niektóre ciekawe cyfry. W czasie tegorocznych świąt Wielkiejnocy 1600 pasażerów korzystało z portu, podczas gdy w roku ubiegłym w tym samym okresie tylko 1100. Powietrzny ruch towarowy przedstawia się bardzo poważnie: wartość towarów przywiezionych do Wielkiej Brytanji w roku ubiegłym wynosi Ł. 1.250.000 (około 55 miljonów zł.), zaś wywiezionych Ł. 1.450 000 (około 65 milj. zł.). W ubiegłych trzech latach na brytyjskich linjach powietrznych przeleciano 4 miljony km. bez najmniejszego wypadku i przewieziono, między innemi, 26 miljonów funtów szterl. (około 110 mil. zł.) brzęczącej monety.

Międzynarodowy puhar dla modeli płatowców. Znany mecenas lotnictwa, Sir Charles Wakefield, który subsydjuje, między innemi, obecny lot Sir Cobhama, ofiarował Tow. Inżynierów Modeli Aeronautycznych w Londynie (Society of Model Aeronautical Engineers) puhar srebrny, który ma być rozgrywany corocznie i przechodzić w ręce konstruktora tego typu modelu płatowca, który odbędzie najdłuższy lot. Pierwsze zawody rozegrają się 22 września r. b. na lotnisku Hendon pod Londynem, następne w kraju, z którego będzie pochodził zwycięzca. Szczegółowe warunki są do przejrzenia w redakcji „Lotu Polskiego". Fotografję puharu znajdą czytelnicy w poprzednim numerze.

Puhar Króla Anglji. Klasyczne już zawody o puhar Króla Angielskiego (King's Cup) odbędą się w tym roku 20 i 21 lipca na dystansie około 1600 km., zaczynającym się i kończącym na lotnisku Hendon.

Kosztowna przesyłka. W ubiegłym miesiącu samolot Imperial Airways, lecący z Londynu do Brukseli zabrał transport złota w sztabach, wartości około 25 miljonów złotych! Złoto zapakowane było w drewniane skrzynki, które umieszczono pod siedzeniami pasażerów, ażeby ciężar został równomiernie rozłożony. Jedyną ostrożnością, jaka została przy przelocie zachowana, było zaopatrzenie pilota i mechanika w broń palną.

Niezwykłe ładunki przewożą często samoloty Imperial Airways pomiędzy Londynem a kontynentem. W ostatnich tygodniach fracht powietrzny zawierał między innemi: małpę, transport papug z których kilka było ubezpieczonych po 50 funtów sterl. (około 2200 zł.), konia cyrkowego, tresowaną gęś, wszystko z Paryża. Z Amsterdamu przybył czarny niedźwiedź, Londyn zaś wysłał na kontynent lwicę oraz kilka transportów żywych ryb i koni morskich w zbiornikach z morską wodą. Pośpiech w podróży przyczynia się do coraz większego zastosowania samolotu jako środka przewozowego dla żywych zwierząt.

Poczta lotnicza w 1927 roku. Aczkolwiek w roku 1927 żadna nowa linja powietrzna pomiędzy Anglją a kontynentem nie została otwarta, ruch pocztowy powiększył się w ubiegłym roku o 24% w stosunku do 1926 roku. Jedynym krajem, z którym obroty uległy redukcji, była Rosja.

ARGENTYNA

Niepowodzenie Junkersa. Misja Junkersa w Argentynie, która od lat kilku eksploatowała w tym kraju dwie linje powietrzne w nadziei, że otrzyma od rządu subwencję, opuszcza Argentynę, widząc, że nadzieje te spełzły na niczem, i udaje się, jak słychać, do Boliwji w podobnym celu. Według dzienników francuskich rząd argentyński zniechęcił się również do linji sterowców Sewilla—Buenos Ayres, wobec czego jeszcze nie rozpoczęto tam budowy hangarów i jak się zdaje zaniechano tego zamiaru.

AUSTRALJA

Lotnictwo cywilne. Rząd australijski wyasygnował 200 tysięcy funtów szterl. (około $8^1/_2$ milj. złotych) na zaprowadzenie sieci powietrznej pomiędzy najważniejszemi środowiskami Australji i Tasmanji, jak m. in. Melbourne, Sydney Brisbane, Hobart, Perth, Adelaida.

EGIPT

Walka z szarańczą. Angielskie siły lotnicze, współpracując z egipskiem Ministerjum Rolnictwa, wystąpiły do czynnej walki z odwiecznym wrogiem pól egipskich — szarańczą. Próby dokonane z samolotem, posiadającym zbiornik na blisko 400 kg. soli arszenikowych w proszku, dowiodły, że ilość ta wystarcza na zupełne wytępienie szkodnika na przestrzeni około 50 arów.

FRANCJA

O ministerjum lotnictwa. Naogół spodziewano się, że po wyborach do izb prawodawczych nastąpi reforma w organizacji najwyższych władz lotniczych we Francji. Tymczasem po zwycięstwie Poincaré postanowił zatrzymać cały swój poprzedni gabinet, a z nim razem ministra przemysłu i handlu Bokanowskiego, będącego jednocześnie szefem lotnictwa cywilnego i gorącym przeciwnikiem wydzielenia specjalnego ministerjum lotnictwa. Na jednem z ostatnich posiedzeń Rady Ministrów Bokanowskiemu udało się przeprowadzić swoją tezę i, narazie o ministerjum lotnictwa niema mowy.

Paryż—Berlin bez lądowania. Na linji Paryż—Berlin, począwszy od maja, kursuje co niedziela „pośpieszny" samolot, który przestrzeń tę, wynoszącą przeszło 1000 km., przebywa w 5 i pół godzin. Szlak obsługują naprzemian: Farmana „Jabiru" i Junkers G. 31.

XI Międzynarodowy Salon Lotniczy, który odbędzie się w Paryżu pomiędzy 29 czerwca a 15 lipca zapowiada się świetnie. Nietylko, co było do przewidzenia, będzie reprezentowany cały przemysł francuski, ale udział swój zapowiedziała większość konstruktorów niemieckich, zarówno samolotów, jak i silników, Włochy, Holandja, Czechosłowacja, Anglja i Stany Zjednoczone. W czasie trwania wystawy odbędzie się szereg pokazów lotniczych na wszystkich lotniskach w okolicach Paryża.

Zgon mecenasa lotnictwa. W ubiegłym miesiącu zmarł w Beaulieu (pod Niceją) Jacques Schneider, ofiarodawca słynnego puharu dla wodnopłatowców, znany sportsmen i jeden z pierwszych pionierów lotnictwa.

Od chwili kiedy puhar ten został wręczony przez niego Aeroklubowi Francji, to jest od 1913 roku, rozegrany on został dziewięciokrotnie, z tego raz pierwszy z szybkością 73 km/g, zaś ostatni z 450 km/g.. Już nagie te cyfry świadczą o postępie, któregc lotnictwo w tak krótkim czasie dokonało, a zainteresowanie, które rozgrywka tego puharu corocznie w całym świecie wywołuje, najlepiej dowodzi, jak przewidującym był nieboszczyk, ustanawiając swoją nagrodę i jak się przysłużył w ten sposób lotnictwu.

Nowa linja lotnicza. „Generalne Towarzystwo Transportów Powietrznych" (linje Farmana) otworzyło linję Paryż — Frankfurt n. M., początkowo tytułem próby, na czas Targów w tem ostatniem mieście, wrazie jednak pomyślnych rezultatów, samoloty kursować będą stale.

Latarnia „Costes — Le Brix". Popularny francuski tygodnik lotniczy „Les Ailes", zebrawszy przeszło 20000 fr. na dar dla Costes i Le Brix, postanowił zamiast ofiarowania im jakiegoś banalnego prezentu w formie puharu, pierścionków lub t. p. uczcić ich lot przez wzniesienie latarni lotniczej ich imienia.

HISZPANJA

Nowoczesna pielgrzymka do Ziemi Świętej. Trzy samoloty Bréguet hiszpańskiego lotnictwa wojskowego wylatują w tym miesiącu do Ziemi Świętej z takiem wyrachowaniem, aby przybyć tam jednocześnie z pielgrzymką prowadzoną przez arcybiskupa Madrytu i Alcala.

NIEMCY

„Dorożka Powietrzna № 1". Na lotnisku w Dortmundzie znajduje się samolot jednosilnikowy, z tabliczką „Dorożka powietrzna Nr. 1". Tę oryginalną „dorożkę" może w każdej chwili każdy wynająć za opłatą stosownej taryfy kilometrowej.

Zacny więc cech dorożkarzy powiększył się o „dorożkarza powietrznego"...

STANY ZJEDNOCZONE

Lotnictwo cywilne w Stanach Zjednoczonych — jedynym kraju, który nie udziela subsydjów przedsiębiorstwom lotniczym — rozwija się świetnie. W obecnej chwili czynnych jest 15 linij, zaś pięć nowych będzie niebawem otwarte. Sieć powietrzna liczy obecnie 22.427 km, zaś rozkłady lotów, wyznaczone przez Departament Poczt, przewidują minimalnie 45.585 km. lotów dziennie. W styczniu roku 1921 przewieziono 10521 kg. poczty, zaś w tymże miesiącu roku bieżącego 65.444 kg., za co Departament zapłacił koncesjonarjuszom przeszło 300.000 dolarów (około 2.700.000 zł). Loty nocne coraz bardziej się rozwijają. W końcu roku bieżącego około 11 000 km. szlaków będzie miało nocne oświetlenie.

Ostatni etap „Spirit of Saint-Louis". Słynny samolot „Spirit of Saint-Louis", na którym Lindbergh przeleciał ocean i dokonał szeregu podróży propagandowych znajduje się obecnie w muzeum Smithsonian Institut w Waszyngtonie, dokąd dzielny lotnik dostarczył go drogą powietrzną.

Nowe sterowce. Departament Marynarki przystępuje do budowy dwóch nowych sterowców, zatwierdzonych przez Kongres. Sterowce te, długości 260 m. będą kosztowały po 4 miljony dolarów (około 35 milj. zł.) każdy. Promień działania ma wynosić 18.000 km, i każdy ma nieść pięć samolotów pod sobą.

Wielkie tranzakcje w przemyśle samolotowym. W czasie wystawy lotniczej, która odbyła sią w roku bieżącym od 14 do 21 kwietnia w Detroit, trzydziestu trzech wystawców sprzedało 325 samolotów, ogólnej wartości 1.930.555 dol. (blisko 15 milj. zł). Ciekawem jest, że największej tranzakcji dokonała firma Mono Aircraft Corp. w Molini, sprzedawszy 100 samolotów niebardzo dotychczas znanego typu „Monocoupe", najmniej zaś Bellanca Aircraft Corp., bo tylko dziesięć, tak znanego z zeszłorocznych wyczynów, typu „Bellanca".

Nowoczesny proces. Właściciele wielkiej hodowli kur pod Garretsville, w stanie Ohio, wystąpili z procesem przeciwko lotnikowi, który, latając zbyt nisko nad farmą, tak wystraszył znajdujące się tam 2500 kur, że cześć z nich w popłochu została zduszona, pozostałe zaś przestały przez pewien czas znosić jaja. Lotnik skazany został na zapłacenie kosztów, ponadto wydano rozporządzenie urzędowe, ustanawiające minimalną wysokość lotu nad powyższą farmą.



„Dorożka powietrzna Nr. 1".

SZWAJCARJA

Sieć lotnicza w Szwajcarji. W końcu kwietnia rozpoczął się prawidłowy ruch pasażerski na wszystkich linjach lotniczych. Z ważniejszych linij o międzynarodowem znaczeniu wymienić należy: Zurych—Wiedeń—Budapeszt, Zurych—Berlin, Zurych — Kolonja, Genewa—Frankfurt, n/M. Kopenhaga — Malmö, Zurych — Amsterdam, Zurych — Paryż— Londyn, Genewa—Marsylja - Madryt, Genewa — Paryż — Londyn. Pozatem inne ważniejsze miasta szwajcarskie posiadają komunikację powietrzną z Genewą i Zurychem, uzgodnioną z ruchem międzynarodowym. Równocześnie wszedł w życie układ pomiędzy linjami lotniczemi szwajcarskiemi, a kolejami związkowemi, na mocy którego przewóz ładunków odbywać się będzie na żądanie wysyłającego samolotem i koleją.

WŁOCHY

Nowa linja lotnicza. W niedługim czasie otwartą zostanie nowa linja międzynarodowa, łącząca Medjolan z Monachjum. W dniu 17 kwietnia dokonano próbnego lotu na trzysilnikowym Fokkerze, który, wyleciawszy o 10.15 z Monachjum, znalazł się na Brennerze w gęstych chmurach i po długiem szukaniu ziemi, wylądował w Trento o 14.30. Wyleciawszy z Trento o 17.15, przybył do Medjolanu o 18 g.

Śmierć wybitnego lotnika wojskowego. W dniu 27 kwietnia generał Aleks. Guidoni, dyrektor Zakładów Konstrukcyj Aeronautycznych, próbując spadochronu na lotnisku Montecelio pod Rzymem, spadł, zabijając się na miejscu. Był to jeden ze starszych i zasłużeńszych lotników wojskowych włoskich i lot wykonał tylko z gorliwości służbowej, gdyż kontrola nad spadochronami była w jego kompetencji, pragnął więc osobiście się przekonać o właściwościach aparatów.

Sprostowanie. W kronice międzynarodowej zeszłego numeru Lotu w wiadomości „Nowe linje lotnicze" podaliśmy omyłkowo, że Cagliari znajduje się na Sycylji. W samej rzeczy Cagliari jest głównem miastem na Sardynji i nowa linja ma wielkie znaczenie, zbliżając tę tak płodną i bogatą wyspę do metropolji.

Przegląd czasopism

„Młody Lotnik". Numer majowy (5) „Młodego Lotnika", który ostatnio opuścił prasę, poświęcony jest pracom lotniczym młodzieży krakowskiej i zawiera, obok licznych i ciekawych ilustracyj, cały szereg interesujących artykułów, składających się na bogatą całość.



K. A. CZYŻOWSKI

Lotnik Jerzy Jur

Część trzecia.

10) RUDY BARON.

W tej samej chwili jacht odbił od molo, podążając w odległości jakichś 200 m za „Rudym Baronem".

Jack rozkazał kapitanowi jachtu płynąć wślad za podejrzanym okrętem, sam zaś wpadł do swojej kabiny i połączył się radiem z lotniskiem.

Niestety, już było zapóźno, by mógł ostrzec Jura. Właśnie przed chwilą „Mewa" odbiła z lotniska.

Jack zacisnął zęby i, postanawiając w pogotowiu czekać najbliższych możliwych wydarzeń, wyszedł znów na pokład.

Wpłynęli na szersze wody, pociągnięte różowem światłem gorącego poranka.

Lada chwila poza nimi powinna się na niebie ukazać wzlatująca „Mewa".

Mając na oku „Rudego Barona", podążał za nim wprost na zachód, w odległości około 500 m.

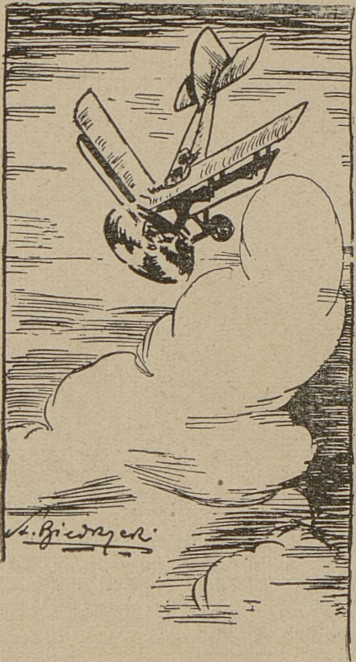
Po bokach jachtu wisiały gotowe każdej chwili do opuszczenia dwie szalupy.

— Musimy się, Bel, mieć na dużej baczności.

— I ja tak myślę, Jack.

— Jeśli ten rudy łotr istotnie nie przypadkiem znajduje się przed nami, natenczas napewno wie czyj jacht i z kim na pokładzie pędzi w jego tropy.

W tej chwili we wschodnim podmuchu zafalował jakiś rozgłośny furkot. Jack i Izabela równocześnie spojrzeli poza siebie. Nad granatową piłą wysokich gór malejącego na horyzoncie lądu, spostrzegli błyskający odbitem słońcem ciemny punkt, ku nim wysokiem niebem podążający.



...samolot, śmiertelnie skaleczony, począł, koziołkując przez łeb, walić się w toń morską...

— Wiesz, Jack, myślę, że nasze obawy są cokolwiek przesadzone. Cóż oni jemu, zawieszonemu w błękitach, mogą z pokładu okrętu złego uczynić?

— Leci... Chwała Bogu!

— Być może, Bel, że to tylko zbieg okoliczności. Nie będę jednak spokojnym, dokąd „Mewa" nie zginie po drugiej stronie horyzontu.

Tymczasem „Mewa", jakby dla potwierdzenia uspokajających słów Izabeli, zbliżała się do nich równym i radosnym lotem, na wysokości jakichś 600 m.

Już się wyraźnie odróżniały skrzydła i kadłub, po których błyskały czerwonawe blaski gorącego słońca.

Widocznie i lotnik zauważył już swoich przyjaciół, bo oto, zapewne chcąc tuż nad nimi przelecieć, przechylił skrzydła aparatu, jakby miał zamiar spiralą się opuścić.

W tej samej jednak chwili z ust Izabeli i Jacka wyrwał się krzyk grozy i przerażenia.

Oto w ich oczach jedno skrzydło przechylonej „Mewy", jakby wyłamane gwałtownie, zadarło się ku górze, i po chwili wyrwało się z kadłuba — samolot zaś, śmiertelnie skaleczony, począł, koziołkując przez łeb, walić się w toń morską.

— Podpiłowali skrzydło!! Spuszczać szalupy! — krzyknął Jack, skacząc ku burcie jachtu.

Ale wtem od walącego się w śmierć ptaka oderwał się jakiś czarny punkt i wnet tuż nad nim rozpostarła się jakaś plama, w kształcie parasola.



W tej samej chwili jacht odbił od molo, podążając w odległości jakichś 200 m. za „Rudym Baronem".

— Uratowany! Użył spadochronu!!
— Chwała Bogu!
— Prędzej szalupy!!
Zaroiło się na pokładzie i już po chwili szalupa z czterema majtkami i Jack'em zakołysała się na lekkiej fali.

W tej samej chwili jednoskrzydła „Mewa“, bijąc wysokim rozpryskiem wody i piany, wpadła w swój morski grób.

Nikt jednak tego nie zauważył, albowiem wszyscy skupili uwagę na spadochronie, u dołu którego widać było wyraźnie uwieszonego człowieka.

Olbrzymi parasol, ponoszony wschodnim wiatrem, kołysząc się, wielkim skosem na zachód obniżał się powoli ku morzu.

Zauważywszy to, Jack pobladł jak ściana, teraz bowiem dopiero przypomniał sobie, że nietylko jego jacht znajduje się na wodzie — że właśnie w kierunku spadku spadochronu na swym statku czyha ich rudy, śmiertelny wróg.

Nie było ani chwili do stracenia.

Jack, porzucając szalupę, wdrapał się po drabince z powrotem na pokład jachtu i rzucił rozkaz kapitanowi:

— Całą parą ku zachodowi!!

Przeraźliwy gwizd syreny i olbrzymie kłęby dymu z kominów dały znak posłuszeństwa rozkazowi.

Tymczasem spadochron już przeleciał ponad nimi i rozkołysany opadał coraz niżej — jednak nie w kierunku „Rudego Barona", ale o dobry rumb*) na południe od niego.

Teraz jacht zbliżył się do okrętu na jakieś 200 m.

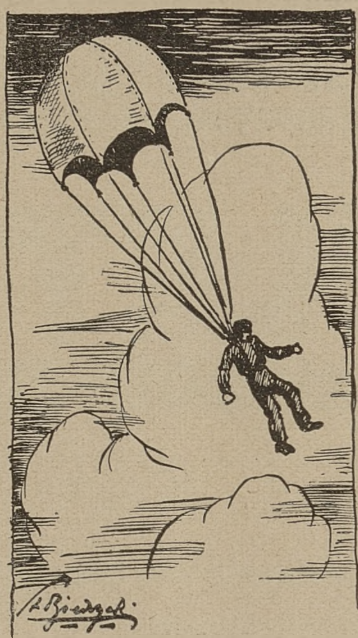
Nagle błysk i kłąb dymu buchnął z pokładu „Barona", po chwili rozległ się huk wystrzału i tuż nad głowami załogi jachtu armatni pocisk przepruł powietrze. Zaraz potem nastąpił drugi wystrzał i trzeci, a do akompanjamentu im roztrajkotał się też karabin maszynowy.

— Ah, łotr!! Wpadliśmy w zasadzkę!

W tej samej chwili spadochron przeleciał linję horyzontu, a po momencie jasne koła wykwitłe nagle na fali, dały znać o jego upadku na morze.

„Rudy Baron" wykręcił dziób ku pływającemu po fali spadochronowi, równocześnie opuszczając ze swej burty łódź na morze.

Jack bystrem okiem ogarnął sytuację.



Olbrzymi parasol obniżał się powoli ku morzu...

Wprawdzie spadochron opadł bliżej jego jachtu, aniżeli od „Rudego Barona", do łodzi jednak już opuszczonej z okrętu wskoczyło 8-miu ludzi, podczas gdy jego szalupa miała tylko 4 wiosła i jeszcze wisiała na hakach. Pozatem z okrętu ciągle ział ogień karabinowy, podczas gdy on nawet rewolweru nie miał przy sobie.

Nie dając jednak za wygraną, rozkazał znowu szalupę opuścić na wodę i pierwszy w nią wskoczył. Cztery wiosła z sił całych wpruły się w wodę i mała łódź susami poskoczyła ku rozbitkowi.

Izabela, skazana na bezczynność, stała przechylona przez burtę jachtu i przypatrywała się przerażona rozgrywającej się walce.

Na powierzchni obok spadochronu widniała ciemna głowa Jura i oblepione mokrą koszulą ręce, sznurujące z sił całych ku jachtowi. Łódź „Rudego Barona" pędziła z przerażającą szybkością, sterowana przez samego łotra.

Okręt przerwał ostrzeliwanie jachtu.

Po chwilowej ciszy, nad wodą rozległy się wściekłe wrzaski załóg obu łodzi, rwących do tego samego celu.

Już zaledwo kilkanaście metrów dzieliło je od siebie, podczas gdy Jur prawie dobijał do szalupy, coraz usiłując ręką złapać wyciągnięte przez Jacka ku niemu wiosło.

Nagle, kiedy zdawało się, że jest już uratowany, z łodzi barona padł strzał i Jack, opuszczając wiosło, osunął się na dno swej szalupy.

Przez moment zawirowało na powierzchni spokojnej jeszcze przed chwilą wody.

Wśród kilkunastu strzałów łodzie zderzyły się ze sobą, w powietrzu wśród potwornego wrzasku załomotały w bójce wiosła. Jakieś dwa ciała z chlupotem wpadły do wody...

. . . .

Obudził go szarpiący ból w prawej łopatce, dziwny szum w uszach i w ustach słony smak. Powoli podniósł ciężkie powieki, ale przymknął je w tej chwili, gdyż obrzękłe, olbrzymie słońce raziło je niemiłosiernie. Powoli odwrócił głowę na bok i oglądnął się dokoła. Tuż obok coś zatrzeszczało i zobaczył pochyloną nad sobą bladą twarz Izabeli.

— Bel, gdzie jestem?

— Cicho, cicho, Jack, nie mów nic...

(c. d. n.)



Łódź „Rudego Barona“ pędziła z przerażającą szybkością...

*) Rumb—część horyzontu = $^1/_{32}$ okręgu koła.

Redaktor: *Józef Relidzyński.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa". Warszawa, Moniuszki 11.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

BIULETYN

15. IV. - 15. V. 1928 *Nr. 6*

Dnia 1 maja b. r. w czasie wykonywania lotu służbowego zginął
ś. p. porucznik pilot ALEKSANDER CICHOCKI
jeden z najświetniejszych lotników polskich, członek Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Cześć Jego Pamięci!

Przyjęci zostali do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej jako członkowie zwyczajni:

Janusz ILIŃSKI, mjr. S. G., Paryż
Jerzy IWANICKI, Młodzieszyn
Witold GOKIELI, inż., Biała Podlaska
Zbysław CIOŁKOSZ, inż. konstr. lot., Biała Podlaska
Mieczysław PĘCZALSKI, inż. technolog, Biała Podlaska
Stanisław CYWIŃSKI, inż., Biała Podlaska
Jan CZERWIŃSKI, inż., Biała Podlaska
Aleksander GRZĘDZIELSKI, inż. mech., Biała Podlaska
Stanisław Kazimierz PRAUSS, inż., Warszawa
Andrzej ROTWAND, inż., Warszawa.

Ustaloną przez Aeroklub Rzplitej Polskiej nagrodę honorową na zawody balonów wolnych w Toruniu w dn. 3 maja r. b. zdobył por. Jan Zakrzewski z Baonu Balonowego w Toruniu.

Dnia 20. IV. b. r. odbyło się Zebranie Rady Naczelnej A. R. P.

Porządek dzienny Zebrania Ogólnego Aeroklubu R. P. w dniu 26. V. b. r. w sali Instytutu Aerodynamicznego przy ul. Nowowiejskiej Nr. 50, o godz. 17-ej:

1) Zagajenie.
2) Sprawozdanie Rady Naczelnej.
3) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
4) Budżet na rok następny.

5) Rozpatrzenie wniosków Rady Naczelnej.
6) Rozpatrzenie wniosków zgłoszonych przez członków.
7) Wybór nowej Rady Naczelnej.
8) Wybór Komisji Rewizyjnej.
9) Wybór Sądu Honorowego.
10) Wolne wnioski.

Z okazji pomyślnego zakończenia raidu naokoło świata przez lotników francuskich COSTES i LE BRIX, A. R. P. wystosował do Aeroklubu Francuskiego następującą depeszę:

„Prosimy przyjąć serdeczne życzenia od lotnictwa polskiego dla bohaterów wspaniałej odyssei powietrznej Costes i Le Brix.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej".

Rekordy światowe, zatwierdzone przez F. A. I. (Federation Aeronautique Internationale), według stanu z dnia 31 marca 1928 r.

(Ciąg dalszy).

Rekord odległości:
Por. B. J. Connell i H. C. Rodd (St. Zjedn. Am. Półn.), dwupłat. P. N. 10, 2 siln. Packard 600 KM, San-Diego, 15 — 16 sierpień 1927 roku . . . 2525 km.

Rekord wysokości:
Por. Jerzy B. Henderson (St. Zjedn. Am. Półn.), wodnopłat. Vought Corsair, siln. Wasp 425 KM, Waszyngton, 14 kwiecień 1927 roku . . . . 6760 m.

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km.:
Por. S. W. Callaway (St. Zjedn. Am. Półn.), wodnopłat. Vought Corsair, siln. Pratt et Whitney „Wasp" 425 KM, Hampton Roads, 23 kwiecień 1927 roku . . 236,998 km/godz.

Rekord szybkości na przestrzeni 500 km.:
Por. mar. woj. St. Zj. Am. Półn. J. D. Barner (St. Zjedn. Am. Półn.), płat. Vought Corsair, siln. Pratt et Whitney „Wasp", 425 KM, Hampton Roads, Wirginja, 30 kwiecień 1927 roku . 218,908 km/godz.

Rekord szybkości na przestrzeni 1000 km.:
Jerzy Juterbock (Niemcy), wodnopłat. Junkers W. 34, siln. Jupiter-Bristol 420 KM, Dessau, 11 maj 1927 roku . . 181,447 km/godz.

Rekord szybkości na przestrzeni 2000 km.:
R. Wagner i G. Zinsmaïer (Szwajcarja), wodnopłat. Dornier „Merkur", siln. B. M. W. 500 — 600 KM, Altenrheim, 10 sierpień 1927 roku . . . 172 km/godz.

Obciążenie 1000 kg.

Rekord długości lotu:
Por. B. J. Connell i S. R. Pope (St. Zjedn. Am. Półn.) wodnopłat. P. N. 10, 2 siln. Packard 600 KM, San-Diego, 8 lipiec 1927 roku . . . . 11 godz. 7 min. 18 sek.

Rekord odległości:
R. Wagner i G. Zinsmaïer (Szwajcarja), płat. Dornier „Merkur" siln. B. M. W. 500 — 600 KM. Altenrheim, 8 sierpień 1927 roku . . . . 1600 km.

Rekord wysokości:
R. Wagner i G. Zinsmaïer (Szwajcarja), płat. Dornier „Merkur", siln. B. M. W. 500 — 600 KM. Altenrheim. 8 sierpień 1927 roku . . . . 5851 m.

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km.:
Ryszard Wagner (Niemcy), wodnopłat. Dornier-Superwal D. R. 142, 4 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter 480 KM, Friedrichshafen, 20 styczeń 1928 roku . . 209,546 km/godz.

Rekord szybkości na przestrzeni 500 km.:
M. Alessandro Passaleva (Italja), wodnopłat. Savoia-Marchetti S. 62, siln. Isotta-Fraschini Asso 500 KM, Sesto-Calende (Lago Magiore), 30 grudzień 1926 roku . . . . 190,637 km/godz.

Rekord szybkości na przestrzeni 1000 km.:
Ryszard Wagner (Niemcy), wodnopłat. Dornier-Superwal D. R. 142, 4 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter VI 480 KM, Friedrichshafen, 5 luty 1928 roku . . 177,279 km/godz.

Obciążenie 2000 kg.

Rekord długości lotu:
Por. Por. B. J. Conneli i S. R. Pope (St. Zjedn. Am. Półn.), wodnopłat. P. N. 10,

2 siln. Packard 600 KM, San-Diego, 8 lipiec 1927 roku . . . 11 godz. 7 min. 18 sek.

Rekord odległości:

Por. Por. B. J. Connell i S. R. Pope (St. Zjedn. Am. Półn.), wodnopłat. P. N. 10, 2 siln. Packard 6C0 KM., San-Diego, 8 lipiec 1927 roku . . . 1525 km. 189 m.

Rekord wysokości:

Por. kom. Paris (Francja), wodnopłat C.A. M. S., 2 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter 480 KM, Saint-Raphaël, 19 sierpień 1927 roku. . . . . 4684 m.

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km.:

Ryszard Wagner (Niemcy), wodnopłat. Dornier-Superwal D. R. 142, 4 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter VI 480 KM, Friedrichshafen, 20 styczeń 1928 roku. . 209,546 km/godz.

Rekord szybkości na przestrzeni 500 km.:

Ryszard Wagner (Niemcy), wodnopłat. Dornier-Superwal D. R. 142, 4 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter VI 480 KM, Friedrichshafen, 5 luty 1928 roku . . 179,416 km/godz.

Rekord szybkości na przestrzeni 1000 km.:

Ryszard Wagner (Niemcy), wodnopłat. Dornier-Superwal, 4 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter 480 KM, Friedrichshafen, 5 luty 1928 roku . . . . 177,279 km/godz.

Obciążenie 4000 kg.

Rekord długości lotu:

Ryszard Wagner (Niemcy), wodnopłat. Dornier-Superwal D. R. 142, 4 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter VI 480 KM, Friedrichshafen, 5 luty 1928 roku . . 6 godz. 1 min. 56 sek.

Rekord odległości w obwodzie zamkniętym:

Ryszard Wagner (Niemcy), wodnopłat. Dornier-Superwal D. R. 142, 4 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter VI 480 KM, Friedrichshafen, 5 luty 1928 roku . . 1000 km. 160 m.

Rekord wysokości:

Ryszard Wagner, (Niemcy) wodnopłat. Dornier-Superwal D. R. 142, 4 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter VI 480 KM, Friedrichshafen, 23 styczeń 1928 roku. . 2845 m.

Rekord szybkości na przestrzeni 500 km.:

Ryszard Wagner (Niemcy), wodnopłat. Dornier-Superwal D. R. 142, 4 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter VI 480 KM, Friedrichshafen, 5 luty 1928 roku . . 179,416 km/godz.

Rekord szybkości na przestrzeni 1000 km.

Ryszard Wagner (Niemcy), wodnopłat. Dornier-Superwal D. R. 142, 4 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter VI 480 KM, Friedrichshafen, 5 luty 1928 roku . . 177,279 km/godz.

NAJWIĘKSZE OBCIĄŻENIE DLA PUŁAPU 2000 m.

Ryszard Wagner (Niemcy), wodnopłat. Dornier-Superwal D. R. 142, 4 siln. Gnôme-Rhône-Jupiter VI 480 KM, Friedrichshafen, 23 styczeń 1928 roku .4037 kg.

KLASA G (Helikoptery).

Rekord odległości w linji prostej:

Pescara (Francja), helikopter Pescara dwuśmigłowy, siln. Hispano-Suiza 180 KM, Issy les Moulineaux, 18 kwiecień 1924 r. 736 m.

F. A. I. zatwierdziło następujące nowe rekordy światowe:

KLASA C (Samoloty silnikowe).

Rekord największej długości lotu bez lądowania:

Edward A. Stinson i Geo W. Haldemann (St. Zjedn. Am. Półn.), jednopłat. Stinson - Detroiter, siln. Wright-Whirlwind 220 KM, Jacksonville, Fla, 28—29—30 marzec 1928 roku . . . 53 godz. 36 min.

SAMOLOTY LEKKIE.

3-cia KATEGORJA (Samoloty jednosiedzeniowe, c. wł. od 200—350 kg.)

Rekord największej odległości w linji prostej:

Harry J. Brooks (St. Zjedn. Am. Półn.), jednopłat. Ford, siln, AC. 36 KM, Detroit-Titusville, 21 luty 1928 roku . 1564 km.

KLASA C-bis (Wodnosamoloty).

Rekord największej szybkości na odcinku ustalonym:

Mjr. Mario de Bernardi (Włochy), wodnopłat. Macchi 52, silnik Fiat A. S. 3, lotnisko Lido (Wenecja), 30 marzec 1928 roku . . . . 512,776 km/godz.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Sekretarz Generalny

(—) B. Kwieciński

WARSZAWA
NATOLIŃSKA 13 m 4. Tel. 271-06.

KONTO CZEKOWE P.K.O. WARSZAWA 16269.
ADRES TELEGR.: „AEROKLUB WARSZAWA"

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Biuletyn

Nr. 4

RADA GŁÓWNA.

Dnia 2 maja odbyło się w Sali Konferencyjnej Min. Komunikacji posiedzenie Rady Głównej, którego porządek był zamieszczony w poprzednim biuletynie.

W zastępstwie nieobecnego w Warszawie prezesa Rady Głównej, prof. L. Marchlewskiego, przewodniczył v. prezes inż. J. Eberhardt.

Powzięte uchwały zawiera sprawozdanie Rady Głównej na Ogólne Zgromadzenie Ligi w dn. 25 i 26 maja. wobec czego nie powtarzamy ich na tem miejscu.

ZARZĄD GŁÓWNY.

Tydzień Lotniczy. Termin Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej został zmieniony na czas od 2-go do 9-go września r. b. włącznie, a to z powodu, że proponowany przez Zarząd okres od 9 do 16 września został już poprzednio zajęty przez Towarzystwo Obrony Dziecka.

W dniu 4 maja r. b. odbyło się posiedzenie w sprawie „Tygodnia" przy uczestnictwie reprezentantów instytucyj państwowych i społecznych. Na posiedzeniu tem omawiano sprawy, dotyczące urządzenia imprez w „Tygodniu". Reprezentanci władz przyrzekli jak najdalej idące poparcie, szczególnie w sprawach pokazów lotniczych i obrony przeciwgazowej.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Kielce. Nowy Komisarz Komitetu Kolej. L. O. P. P. w Radomiu.

P. inż. W. Krzyżanowski zrezygnował z nominacji Komisarza Komitetu Kolejowego L. O. P. P. w Radomiu.

Kierownictwo Komitetu Kolejowego objął dyrektor wydziału finansowego p. Edward Pisarek; zaś protektorat nad Komitetem Kolejowym objął prezes Dyrekcji Radomskiej p. Andrzejowski.

Kraków. Ogólne Zgromadzenie Komitetu. Ogólne Zgromadzenie Woj. Komitetu L. O. P. P. w Krakowie odbyło się dnia 22 kwietnia, przy udziale licznych reprezentantów Komitetów Powiatowych Woj. Krakowskiego.

W nieobecności prezesa Komitetu, p. woj. Darowskiego, zagaił zebranie wiceprezes, inż. Król. Przewodniczącym wybrano p. Zajączkowskiego z Białej. Zgromadzenie przyjęło do wiadomości sprawozdanie Zarządu za rok 1927, dokonało wyboru członków Zarządu z uwzględnieniem kilku miejsc dla b. Tow. Obrony Przeciwgazowej. Przyjęto sprawozdanie kasowe oraz wnioski Komisji rewizyjnej.

W końcu przeprowadzono obszerną dyskusję w kierunku programu prac i zadań Ligi, w szczególności na terenie Woj. Krakowskiego, a to: budowa nowych lotnisk w Tarnowie, Dębicy, Białej i Zakopanem oraz uruchomienie szeregu lądowisk dla samolotu sanitarnego. W dziedzinie obrony przeciwgazowej Liga zorganizuje ratownictwo i leczenie zagazowanych przez szkolenie personelu instruktorskiego i tworzenie drużyn ratowniczych.

Zrealizowanie powyższych zadań Ligi, ważnych dla lotnictwa i obrony kraju, zależeć będzie od wyniku akcji wdrożonej przez Komitet Wojewódzki i Komitety Powiatowe dla zwiększenia liczby członków w tym roku.

Propaganda lotnictwa w Krakowie. Na odbytem w dniu 7/V posiedzeniu nowego Zarządu Komitetu Woj. L. O. P. P. pod przewodnictwem p. wojewody Darowskiego ustalono program prac na rok bieżący. W kierunku rozbudowy lotnisk uchwalono powołać do życia miejscowe komitety budowy lotnisk w Białej, Dębicy, Tarnowie, Nowym Targu i Zakopanem, w kierunku obrony przeciwgazowej organizację kursów, pokazów i obrony zbiorowej, jak również sprawę zaopatrzenia ludności w sprzęt obronny. Dla celów rozwoju lotnictwa krajowego uchwalono poprzeć budowę nowej awionetki szkolnej sierż. Diałowskiego z Krakowa, dla rozbudzenia sportu lotniczego wśród młodzieży udzielić pomocy Aeroklubowi akademickiemu. Dla propagandy służyć będzie osobna eskadra samolotów Ligi, złożona z trzech aparatów Ansaldo A-300 i jednej awionetki, które w najbliższym czasie rozpoczną swą działalność na terenie województwa, i loty propagandowe dla członków Ligi. Sekcja lotnictwa sanitarnego prowadzić będzie rozbudowę lądowisk dla samolotu sanitarnego i przystąpi do uruchomienia 2-go samolotu, mogącego przewozić obok chorego także towarzyszącego mu sanitarjusza.

Lublin. Rozpoczęcie lotów propagandowych L. O. P. P. Zgodnie ze zwyczajem lat ubiegłych Lub. Komitet L. O. P. P. w dniu Święta Narodowego 3-go Maja rozpoczął loty propagandowe, które stale cieszą się niezwykłem zainteresowaniem wśród ludności, przysparzając L. O. P. P. coraz to nowe rzesze członków. W dniu 3-go Maja z lotniska fabryki „Plage i Laśkiewicz" wystartował na aparacie Hanriot, należącym do eskadry propagandowej Komitetu Woj. szef propagandy, płk. Rudnicki z pilotem p. Szulczewskim.

Samolot, po okrążeniu Lublina i rozrzuceniu ulotek o treści powitalnej, udał się w południową część Woj. lubelskiego, przelatując nad Konopnicą, Niedrzwicą, Kraśnikiem, Rzeczycą i Zaklikowem, witając ludność zapomocą ulotek, poczem wylądował w Potoku W. pow. Janowskiego, powitany na lotnisku przez zgromadzoną ludność Potoka i okolic. Jednocześnie w tymże dniu w Białej Podl. wystartowały samoloty, które obleciały pozostałe okolice Województwa, rozrzucając po drodze ulotki o treści propagandowej.

W godz. popoł. w Potoku rozpoczęły się loty propagandowe. Do zgromadzonej na lotnisku ludności wygłosił przemówienie p. Radomski, uświadamiając obecnych o celach i zadaniach lotnictwa, a L.O.P.P. w szczególności. Następnie interesujący wykład o grozie wojny chemicznej, połączony z demonstracją środków obrony, wygłosił por. Cypryszewski, poczem dokonano zdjęć fotograficznych na lotnisku. Przy tej okazji Koło miejscowe L.O.P.P. w Potoku W. z p. Natalją Niwińską, jako prezesem na czele, urządziło na lotnisku zbiórkę i zapisy członków. W godz. wieczorowych urządzone zostało przedstawienie kinematograficzne. Dalsze przedstawienia odbyły się w dniu następnym w sąsiednim Potoczku, gdzie gościnnie użyczyli sali fabrycznej pp. Przanowscy. Koło Miejscowe w Potoczku, któremu przewodniczy p. Marja Przanowska, zyskało w ten sposób pokaźną sumę dla swej kasy, a jednocześnie powiększyło się o dalszą liczbę członków.

Należy z całem uznaniem podnieść zasługę pp. Niwińskich z Potoka oraz Prza-

nowskich z Potoczka, którzy udzielili całkowitego swego poparcia dla wymienionych imprez, przyczyniając się w ten sposób do rozwoju L. O. P. P. na wsi.

Poznań. Ogólne Zgromadzenie Komitetu Ogólne Sprawozdawcze Zgromadzenie Komitetu Woj. odbyło się dnia 22.IV. b. r.

W zastępstwie nieobecnego prezesa Zarządu, p. wojewody A. hr. Bnińskiego, zagaił zebranie wiceprezes, pułk. S. G. Abżołtowski.

Obradom przewodniczył starosta szamotulski p. Ruczyński, na ławników powołano pp. wice prezesa D. K. P., inż. Wyszyńskiego i starostę gostyńskiego Dąbińskiego.

Obecnych na sali było około 70 ciu delegatów Ligi z województwa poznańskiego.

Z doskonale opracowanego sprawozdania dowiedzieliśmy się o pracach dokonanych przez L.O.P.P. na terenie Wielkopolski. Zadaniem Komitetu stało się oddawanie zebranych funduszów na cele ogólno - państwowe według wskazówek otrzymanych ze źródeł miarodajnych, jak Dep. IV M. S. Wojsk., Min. Komunikacji i Zarząd Główny L.O.P.P

Wykonano zatem już większość przewidzianych na szeroką skalę prac niwelacyjnych w Ławicy kosztem około 130.000 zł. ze specjalnych funduszów, ofiarowanych przez samorządy. Szefostwo Budownictwa O.K. VII otrzymało od Ligi 35.000 zł. na wykończenie budynku technicznego w Ławicy oraz 20.000 zł. na doprowadzenie do stanu użyteczności lądowisk w Ostrowie i Jarocinie.

Zadaniem nie mniej doniosłem jest kształcenie personelu lotniczego. To też Komitet Wojewódzki przekazał Szkole Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy w roku 1927 sumę zł. 50.088,20 z tytułu należnych Zarządowi Głównemu L.O.P.P. 60% składek i wpisowego. Prócz powyższego Komitet utrzymuje dwóch stypendystów w uczelniach o charakterze lotniczym, oraz udziela konstruktorom polskim zapomóg na nowe wynalazki.

Za racjonalną propagandę uważał Komitet urządzanie odczytów oraz lotów pasażerskich. Lotów urządzono w roku 1927 przeszło 600, odczytów 70.

Największym jednak atutem propagandowym Zarządu stał się dobrze opracowany budżet oraz jego realizacja przy uwzględnieniu najdalej posuniętych oszczędności oraz programowego wydatkowania pieniędzy na wyżej omówione cele.

Budżet na rok 1928, zamykający się kwotą około 220 000 zł. (netto) przewiduje na Zarząd Główny, który udział swój przeznacza całkowicie na Szkołę Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, oraz na inwestycje i subsydja kwotę w rozchodzie około 175.000 zł., czyli że w r. 1928 Zarząd przewiduje wydatkowanie około 80% dochodu na cele bezpośrednio związane z najpilniejszemi zadaniami Ligi.

Ostatnio przeprowadzona statystyka według danych nadesłanych z 27 Komitetów Powiatowych i równorzędnych, wykazuje ogólną ilość zarejestrowanych, płacących składki członków rzeczywistych 18.656 oraz nadzwyczajnych 3.605. Zorganizowano również około 1.500 gmin i obszarów dworskich, z których wpływy przeznaczone są na specjalne cele lokalne (inwestycje).

Sprawozdanie przyjęto jednogłośnie, wyrażając Zarządowi uznanie za dokonaną pracę. Na zakończenie zebrania dokonano formalnego połączenia Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej pod wspólną nazwą Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, oraz przystąpiono do wyboru Zarządu.

Obecny Zarząd połączonych towarzystw składa się z pp. wojewody A. hr. Bnińskiego — prezesa, kuratora Chrzanowskiego, generała dyw. Dzierżanowskiego, starosty Dietla, nacz. Morzyckiego, nacz. Pospischila, inż. Rucińskiego, burm. Scholla, inż. Sławińskiego, dyr. Stabińskiego, dr. Wnęka, pułk. Abżołtowskiego. Jako zastępcy weszli pp.: starosta Begale, aplikant Prokurat. Gen. Bieniewski, asesor Juengst, por. Kiciński; Komisja Rewizyjna: pp. nacz. Jabłczyński, burmistrz Śniatecki inż. Stabrowski, zastępcy — pp.: Gimzicki, Malec.

KOMITETY MIEJSKIE.

Kielce. Sprawozdanie za I kwartał b. r. W I-szym kwartale b.r. wpłynęło ogółem zł. 4,271.25.

W kwartale sprawozdawczym zapisali się na członków dożywotnich: p. Gabrysiewicz, Hurtownia Kielecka, Magistrat Kielecki i Szkoła Handlowa Stow. Kupców Polskich.

Staraniem Komitetu Miejskiego L.O.P.P. zorganizowane były w dn. 17 i 24 marca r. b. dwa odczyty propagandowe w sali kinoteatru „Czwartak" dla młodzieży szkół średnich. Odczyty wygłoszone były przez wice-prezesa L.O.P.P. p. Dębickiego. Po odczytach wyświetlany był film „Konkurs Awjonetek".

OGÓLNE ZGROMADZENIE LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ.

W dniu 25 i 26 maja odbędzie się w Warszawie, w gmachu Instytutu Aerodynamicznego przy ul. Nowowiejskiej Nr. 50, Ogólne Zgromadzenie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Będzie to pierwsze Ogólne Zgromadzenie połączonych stowarzyszeń L. O. P. P. i T. O. P., a zatem mieć będzie szczególne znaczenie dla rozwoju środków obrony kraju w dwóch dziedzinach, które odtąd rozwijać się będą wspólnie.

Z chwilą ukonstytuowania się nowych władz centralnych Ligi zakończy się okres przejściowy, jaki trwał od dnia 10 lutego r. b.

Poniżej zamieszczamy porządek dzienny Ogólnego Zgromadzenia, które rozpocznie się w dn. 25 maja o godz. 10-ej rano.

Sprawozdanie z Ogólnego Zgromadzenia, wraz ze sprawozdaniami Zarządów Głównych, Rad Głównych i Głównych Komisyj Rewizyjnych obu złączonych stowarzyszeń za rok 1927, ukaże się w następnym (lipcowym) numerzę Lotu Polskiego.

Porządek dzienny Ogólnego Zgromadzenia L. O. P. P. 25/26 maja 1928 r.

1. Zagajenie.
2. Wybory Prezydjum Ogólnego Zgromadzenia.
3. Sprawozdania Zarządu Głównego z działalności Ligi Obrony Powietrznej Państwa i Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej za rok 1927.
4. Sprawozdanie Rady Głównej.
5. Sprawozdania Głównej Komisji Rewizyjnej.
9. Dyskusja nad Sprawozdaniami z działalności L. O. P. P. i T. O. P.
7. Wniosek o uchwalenie ważności dla Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej uchwał Ogólnych Zgromadzeń L. O. P. P. i T. O. P., które obowiązywały w tych stowarzyszeniach w chwili ich połączenia się.
8. Wnioski programowe i budżetowe związane z połączeniem się L. O. P. P. i T. O. P.
9. Wnioski Rady Głównej.
10. Wniosek w sprawie zmiany art. 15 § 2 Statutu.
11. Wnioski zgłoszone do Zarządu Głównego na dwa tygodnie przed terminem Ogólnego Zgromadzenia w myśl art. 22. § 5 Statutu.
12. Wybory: a) 15 członków Zarządu Głównego i 5 zastępców, b) 21 członków Rady Głównej i 6 zastępców, c) 5 członków Głównej Komisji Rewizyjnej i 3 zastępców.